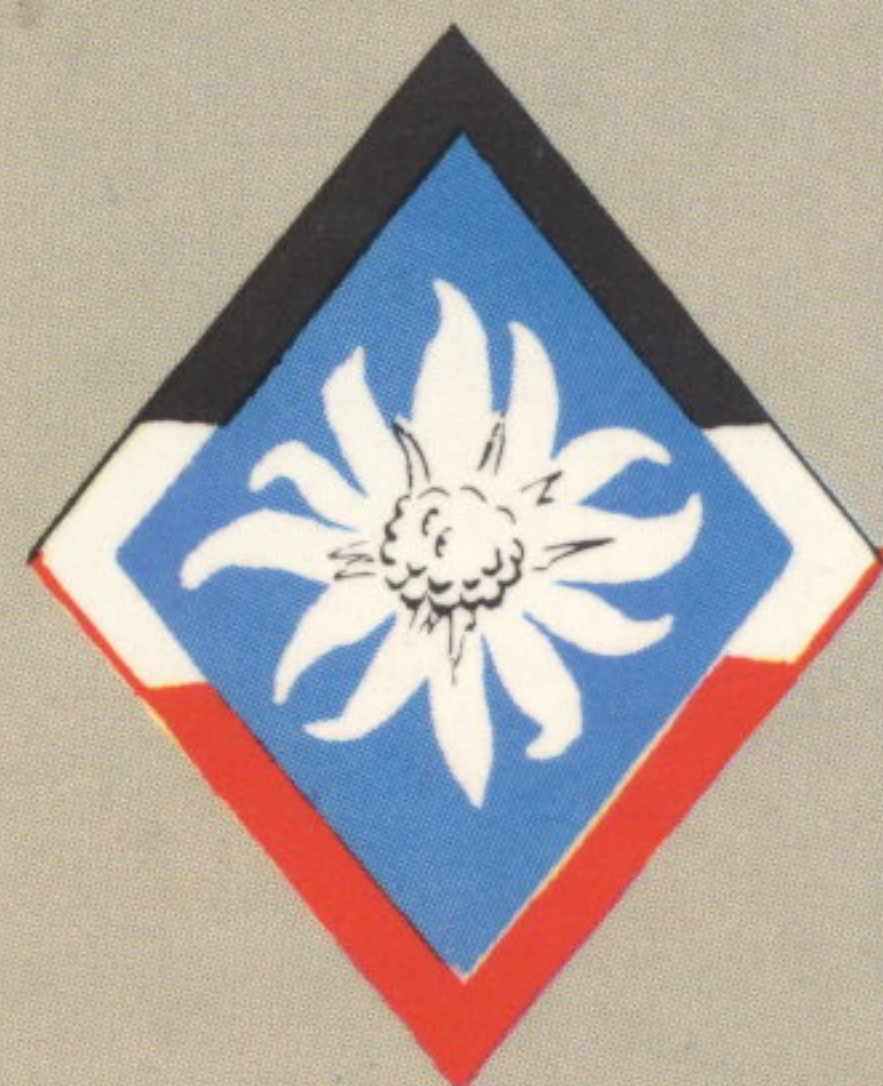
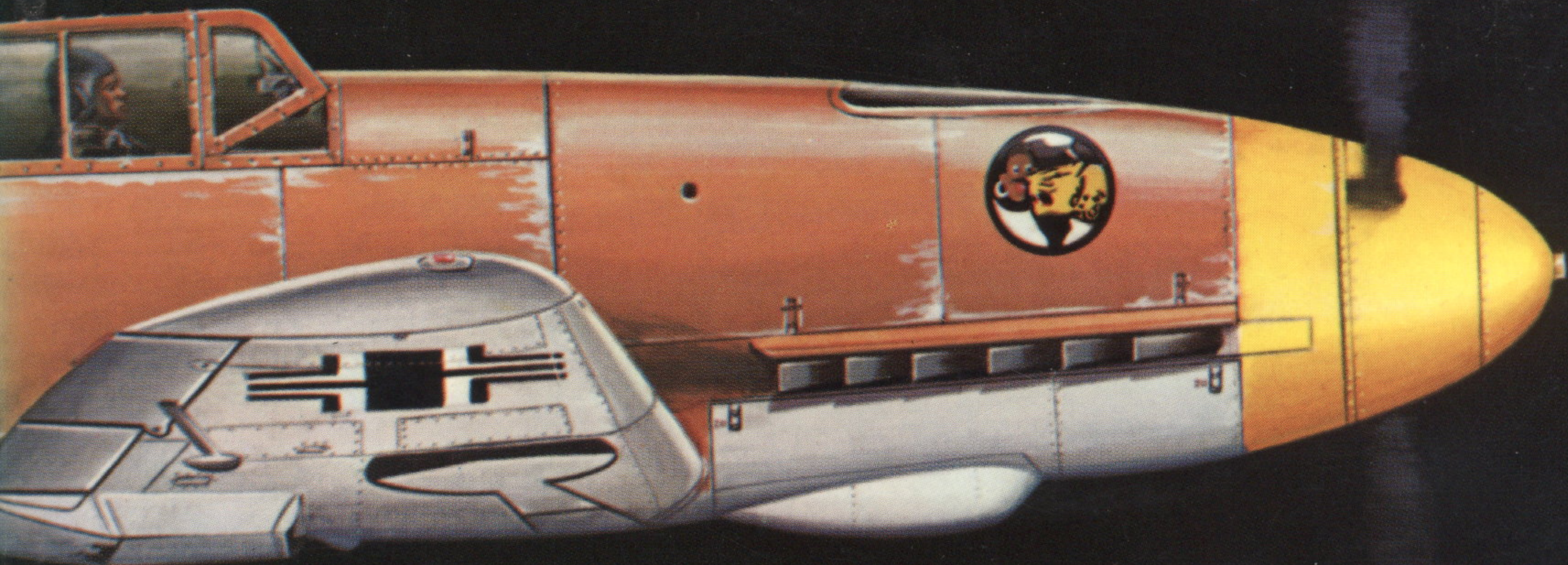


JAGDGESCHWADER 27

**Die Dokumentation
über den Einsatz
an allen Fronten
1939 - 1945**



**Motor
buch
Verlag**

Hans Ring

Werner Girbig

DIE DOKUMENTATION ÜBER DEN EINSATZ
AN ALLEN FRONTEN 1939-1945

HANS RING

WERNER GIRBIG

Jagdgeschwader 27

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART

Die Zeichnung für den Schutzumschlag
fertigte Carlo Demand.
Umschlagkonzeption: Siegfried Horn.

Die Umschlag-Zeichnung zeigt die »gelbe 14«, eine Messerschmitt Bf 109 F-4/Trop.
Mit ihr errang der unvergessene Hans Joachim Marseille die meisten seiner 158 Luft-
siege.

Außerdem sind auf dem Umschlag die Abzeichen des JG 27 zu sehen.
Oben: Geschwaderstab JG 27,
unten von links nach rechts: I.—IV. Gruppe JG 27.

ISBN 3-87943-215-5

3. erweiterte Auflage

Copyright © 1971 by Motorbuch Verlag, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370. Eine Abteilung
des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung – in jeglicher Form und Technik – sind vorbehalten.

Satz und Druck: Süddeutsche Verlagsanstalt, Ludwigsburg.

Bindung: Großbuchbinderei Karl Schübelin, Brucklen/Teck.

Printed in Germany.

Inhaltsverzeichnis

I. VON JESAU BIS SMOLENSK

Vorgeschichte und Aufbau des Geschwaders	11
Bereitstellung im Westen	16
Die ersten zwei Tage des Westfeldzuges	21
Kampf um die Maas-Brücken	25
Nach Frankreich	30
Calais – Dünkirchen, »Unternehmen Paula«	39
Bis zum Ende des Frankreichfeldzuges	43
Am Kanal	49
In den Schluchten des Balkans	58
Russisches Zwischenspiel	67

II. AFRIKA

Der Sprung auf den Schwarzen Kontinent	77
Kämpferischer Auftakt	81
Alltag in Gazala	87
Arabische Kontakte und Stahlschmidts »Kernschuß«	94
Sommer 1941	97
Die II. Gruppe kommt	104
Nachtgespenster	113
Der große Regen	117
Britische Winteroffensive	122
Rommels Rückzug	133
Martuba	148
Zweimal abgeschossen	156
Die »Schlacht von Martuba«	171
Wüstenrummel	175
Sabotagetrupps – Die »Long Range Desert Group«	188

Bir Hacheim – Tobruk	193
Es »rommelt« wieder	204
Ägyptischer Sommer	210
Vor den Toren Kairos	214
Der 1. September 1942	222
Hans-Joachim Marseille	229
Das letzte Vierteljahr (Abschied von Afrika)	240

III. REICHsverTEIDIGUNG

Mit der I. Gruppe im Westen	249
Tunesien – Sizilien	254
Die IV./JG 27 wird aufgestellt	266
Ploëști	269
Erneut im südosteuropäischen Raum	272
Fortressjagd über Deutschland	281
Das Blatt wendet sich	286
Vor und nach der Invasion	294
Das große Sterben	299
Die letzten hundert Tage	305
Nachwort	315
Anhang	321

VORWORT

Darstellungen und Publikationen geschichtlicher Ereignisse des letzten Weltkrieges werden sehr häufig mit einer gewissen Skepsis aufgenommen, und vorwiegend dann, wenn derartige Aufzeichnungen aus deutscher Feder stammen. Die Tatsache, daß der Öffentlichkeit gerade auf diesem Gebiet eine Vielzahl von zweifelhaften Begebenheiten vorgesetzt wird, trägt natürlich nicht gerade dazu bei, vorhandene Vorurteile abzubauen, zumal nicht wenige solcher Schilderungen immer wieder Zeichen einer Glorifizierung des Krieges und einen wohl-bekannten Durchhaltejargon erkennen lassen.

Es sollte jedoch möglich sein, sehr wohl zwischen »Erinnerungen« und echter Dokumentation unterscheiden zu können. In diesem Falle wird dann deutlich hervortreten, daß eine geschmückte und gefärbte Historik in krassem Gegensatz zu der wirklichen steht.

Bisher gibt es nur sehr wenige umfassende Veröffentlichungen über Einheiten der Luftwaffe. Mit der Geschichte des Jagdgeschwaders 27, als Buch schon lange erwartet, soll eine der noch großen Lücken in der Geschichte der gesamten deutschen Jagdwaffe zu füllen versucht werden. Die Aufzeichnung der vorliegenden Geschwadergeschichte konnte natürlich nicht das Werk eines Einzelnen sein, sie ist vielmehr der Hilfe unzähliger Beteiligten und Angehöriger dieser Einheit zu verdanken. Neben der Auswertung von Originalunterlagen, wie der Kriegstagebücher und anderer Geschwaderdokumente, machten es Gespräche und private Notizen vieler ehemaliger »27«er möglich, den Weg des Geschwaders von der Entstehung bis zum Kriegsende nahezu vollständig nachzugehen. Besonderen Dank gebührt dem verstorbenen Hans-Otto Boehm, der die Unterlagen sammelte und ordnete, die später den Verfassern zur Verfügung standen.

Wohl kaum ein anderes Jagdgeschwader war im Verlauf seines Einsatzes zeitweilig so zersplittert wie das JG 27; es hat praktisch – und jedesmal unter anderen Bedingungen – alle Kriegsschauplätze gesehen. Aus der Geschwadergeschichte des JG 27 sich markant hervorhebend und mit der Ära Hans-Joachim Marseilles als Mittelpunkt bleibt

die Einsatzfähigkeit in Nordafrika. Sie wird somit in der vorliegenden Dokumentation auch einen breiteren Raum einnehmen.

Der Kampf in Afrika verlangte ganz besondere Voraussetzungen, mit denen sowohl die deutschen als auch die gegnerischen Flieger fertig werden mußten. Sie alle führten ein erschwertes Dasein: extreme Temperaturunterschiede, Mangel an frischen Nahrungsmitteln, wochenlang die gleichen Mahlzeiten und schließlich die chronischen Darmerkrankungen. Nur wenige Beispiele, aber all das hat die Männer in Afrika geprägt:

Waren einerseits die Luftkämpfe mit einem tapferen Gegner nicht selten von einer außergewöhnlichen Härte gekennzeichnet, so sahen sich beispielsweise die Mechaniker völlig anderen Schwierigkeiten gegenüber, denn der Ausgang eines solchen Kampfes lag mehr oder weniger in ihrer Hand. Sandstaub, fein wie Puderzucker, legte sich über die Maschinen. Nach rund 30–40 Flugstunden hatte ein Triebwerk praktisch ausgedient, waren Zylinder und Ventile zerfressen, die Steuerkabel von der salzhaltigen Luft zernagt. Wenn die Flugzeugführer starteten, bildete sich im Nu eine Sandkruste an den von statischer Elektrizität geladenen Kanzelscheiben. Die heiße Luft trug schlecht, die Strömung riß an den Flächen ab. Der durch die Ritzen der Behälter verdunstende Treibstoff rief die ständige Gefahr eines Brandes hervor, erst recht während des Fluges. Probleme, die ebenfalls zum afrikanischen Alltag gehörten.

Nach Beendigung der Einsatzfähigkeit in Nordafrika durchlief das Geschwader in den folgenden Jahren alle Höhen und Tiefen des Luftkrieges, erlebte die verzweifeltsten Kämpfe in der Reichsverteidigung und war, wie alle anderen Jagdfliegerverbände, in der Schlußphase des Krieges der gegnerischen Materialüberlegenheit nicht mehr gewachsen.

Der Untergang der deutschen Luftwaffe begann sich mit aller Deutlichkeit Ende Sommer 1944 abzuzeichnen. An einem einzigen Tag, dem 2. November 1944, verlor das JG 27 mehr Flugzeugführer als in den zwanzig Monaten auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz. Bis zum Kriegsende verzeichnete das Geschwader über 800 Totalausfälle an Flugzeugführern. In dieser Zahl sind die Verwundeten nicht enthalten. Die Verbände des JG 27 verloren also in ihrer Einsatzgeschichte mehr als sechsmal ihren gesamten Bestand an Flugzeugführern durch Tod oder Gefangennahme.

Nicht zuletzt aus diesem Grund soll die Geschichte des JG 27 die ganze Sinnlosigkeit eines Krieges noch einmal erkennen lassen. Sie soll

gleichzeitig aber auch die von den Jagdfliegern der Luftwaffen beider Seiten gebrachten Opfer würdigen.

Es wäre mehr als bedauerlich, wenn heute noch immer keine Lehren aus den fürchterlichen Ereignissen des Zweiten Weltkrieges gezogen würden. Denn nur die Tatsache, daß die Menschheit nie wieder einen neuen Krieg über sich ergehen lassen muß, einen Krieg, der sich noch verheerender auswirken würde, nur das allein mag vielleicht den Tod von Millionen von Menschen rechtfertigen können.

I Von Jesau bis Smolensk

VORGESCHICHTE UND AUFBAU DES GESCHWADERS

Die Wiederbewaffnung Deutschlands im Jahre 1935 und die damit verbundene Aufstellung eigener Luftstreitkräfte bedeutet gleichzeitig den Beginn der geschichtlichen Laufbahn einiger später sehr bekannt gewordener Jagdfliegereinheiten. Daß jedoch Verbände der Luftwaffe auch ohne Traditionsnamen zu einigem Ruhm gelangten, dafür möge als Beispiel das Jagdgeschwader 27 gelten. Da seine Aufstellung am 1. Oktober 1939 – also bereits nach Beendigung des Polenfeldzuges – erfolgt, ist somit das JG 27 kein Friedensverband.

Kern des neuen Geschwaders bildet der Geschwaderstab des 1938 entstandenen und in Bernburg aufgelösten JG 3. Der Stab trifft am 27. September 1939 auf dem Fliegerhorst Münster-Handorf mit einem Vorkommando ein. Neben der neugegründeten I. Gruppe des JG 27 übernimmt das Geschwader die I./JG 1, die I./JG 21 und die I./JG 2, deren Aufstellungsgeschichte kurz wiedergegeben sei.

Direkt dem »Richthofen«-Geschwader (damals JG 132) entstammend, ist die I./JG 1 eine der ältesten Gruppen der Luftwaffe. Sie wird am 1. April 1937 in Jesau bei Königsberg als I./JG 131 von Major Woldenga aufgestellt, ein Jahr darauf erfolgt die Umbenennung in I./JG 130 und 1939 schließlich in I./JG 1. Vorwegnehmend sei hier nur kurz erwähnt, daß diese Gruppe ab Anfang Juli 1940 endgültig als III./JG 27 geführt wird. Als der Krieg ausbricht, bezieht die mit Messerschmitt Bf 109 D ausgerüstete Gruppe ihre Feldflughäfen Arys-Rostken, Seerappen und Heiligenbeil, von wo aus mehrere Einsätze gegen Graudenz geflogen werden. Nach der kurzen Zeit von nur einer Woche erreicht die Gruppe jedoch der Verlegungsbefehl, der sie nach Vörden bei Osnabrück führt.

Ebenfalls in Jesau wird am 15. Juli 1939 aus der I./JG 1 als Stammverband die I./JG 21 unter Major Mettig aufgestellt und kurz darauf nach Gutenfeld verlegt. Auch diese Gruppe kommt mit ihren Bf 109 D in Polen zum Einsatz und verbucht hier sechs Abschüsse. Der damalige Leutnant Rödel erzielt dabei seinen ersten Luftsieg. Einen Monat

später, am 9. Oktober, verläßt die I./JG 21 den Osten und bezieht den Einsatzhorst Plantlünne zwischen Rheine und Lingen.

Zum JG 27 zählt zu Kriegsbeginn weiterhin noch die seit 1937 bestehende I./J.)LG 2 unter Hauptmann Trübenbach. Auch sie erhält in Polen ihre Feuertaufe. Ihre Zugehörigkeit zum JG 27 ist jedoch nur von kurzer Dauer, denn im Januar 1940 scheidet die I./J.)LG 2 aus dem Geschwaderverband wieder aus.

Während die anderen Gruppen des JG 27 gewisse Einsatzerfahrungen sammeln können, sieht es bei der I./JG 27 völlig anders aus, da die Einheit erst nach dem Feldzug gegen Polen aufgestellt wird. Laut Befehl der Luftflotte 2 soll sie am 15. Oktober 1939 kriegsmäßig bereitstehen, also innerhalb von einem halben Monat voll einsatzfähig gemeldet werden.

Die rasche Bereitstellung einer Gruppe bringt naturbedingt eine Fülle von Arbeit mit sich, was den drei Kapitänen der 1., 2. und 3. Staffel, Oberleutnant Redlich, Heinze und Rutsch, nicht wenig Sorgen bereitet, doch sie können sich auf ihre Hauptfeldwebel Cavelius, Petersen und Bussmann verlassen, mit deren tatkräftiger Unterstützung sie die größten Schwierigkeiten überbrücken. Und auch in organisatorischer Hinsicht entwickelt sich mancher durch vielseitige Variation vorhandener Fähigkeiten zu einem wahren Talent, so der aus Wien stammende Oberleutnant Nebenführ und Leutnant Krafftshick, Führer des Nachrichtenzuges. Mit Spannung erwartet, landen auch bald die ersten neuen Bf 109 der E-Serie in Münster-Handorf, und am 10. Oktober endlich übernimmt Hauptmann Riegel die I./JG 27 als deren Kommandeur. Bis dahin versieht der älteste Staffelpkapitän, Oberleutnant Rutsch, diesen Posten. Als Adjutant steht ihm dabei Oberleutnant Homuth zur Seite.

Nach der gesetzten Frist kann Hauptmann Riegel der Luftflotte 2 wie befohlen seine Gruppe einsatzbereit melden. Die ersten Eintragungen im Kriegstagebuch der I./JG 27 lauten: »16. 10. 39. Fliegerhorst Münster-Handorf. Je eine Staffel in Startbereitschaft, Bereitschaft und Ruhe. Feindberührung keine. Verpflegung und Gesundheitszustand gut. Witterung: Einzelne Regenfälle und bedeckt.« –

Ständig kommen ab 1. Oktober 1939 Flugzeugführer und Bodenpersonal aus den Schulen und Reserven zum JG 27 nach Münster-Handorf, wo sie den Gruppen zugeteilt werden, die im Raum Münster-Diepholz-Rheine auf den jeweiligen Einsatzplätzen bereitstehen. Der nasse und früh einsetzende Winter bedingt jedoch einen Wechsel dieser Horste, da sie sehr oft unbrauchbar werden.

Erster Kommodore des Jagdgeschwaders 27 ist Oberstleutnant Max Ibel. Der gebürtige Münchner befehligte zur Reichswehrzeit eine Pioniereinheit, entschloß sich aber später zu einem Wechsel vom Heer zur Luftwaffe und führte vor der Übernahme des JG 27 das Jagdgeschwader 3. Als Adjutant steht ihm Hauptmann Roth zur Verfügung, der aber bald darauf von Hauptmann Schlichting abgelöst wird.

Das JG 27 besteht nun aus vier Gruppen, ausgerüstet mit durchschnittlich je 48 Messerschmitt Bf 109 E, einem Maschinentyp, der zu diesem Zeitpunkt allen Jagdflugzeugen anderer Luftwaffen als überlegen gilt. Außer den Einsatzmaschinen verfügt das Geschwader noch über einen Fieseler »Storch«, eine Kuriermaschine vom Typ Bf 108 »Taifun« sowie zwei Verbindungsflugzeuge Focke-Wulf »Weihe« und Junkers W 34.

Wie in allen übrigen Geschwadern der Luftwaffe müssen auch die Piloten des JG 27 eine zusätzliche Ausbildung über sich ergehen lassen. Vom Einzelkampf und dem Einsatz in der Rotte, im Schwarm oder der Staffel bis zum Zusammenwirken bei Gruppeneinsätzen wird alles geübt. Schießausbildung lösen Alarmstarts ab, Dämmerungsflüge und gemeinsame Übungen mit anderen Einheiten, vorzugsweise Stuka- und Zerstörergruppen, gehören zum weiteren Tagesprogramm. Daneben gilt es auch die Bodenorganisation, insbesondere das Nachrichtenwesen auszubauen und zu verbessern. Gerade an die LN-Züge der einzelnen Geschwader stellen sich sehr hohe Anforderungen, denn nicht zuletzt von der Zuverlässigkeit und einem zügigen Aufbau der Verbindungen wird der Erfolg eines Einsatzes abhängen. Die LN-Züge des JG 27 bekommen in Major Dr. Sittig einen erfahrenen Führer.

Im Geschwader ist man sich im allgemeinen darüber einig, daß der vielseitigen und jede Art der Einsatztechnik umfassenden Ausbildung wohl recht bald ein Unternehmen irgendwo im Westen folgen wird. Diese Ansicht erhärtet sich nach dem Bekanntwerden eines Befehls, der eine ganze Reihe von Verlegungsübungen zur Folge hat. Als erste Gruppe verläßt die I./JG 27 vom 25. bis 27. Oktober 1939 ihren Horst und bezieht in Hopsten neues Quartier. Das Bodenpersonal erhält am 3. November den Befehl zum Abmarsch nach Krefeld, kehrt jedoch am 30. November wieder nach Münster-Handorf zurück, um bereits am 9. Dezember wiederum nach Krefeld zu verlegen, diesmal mit Gruppenkommandeur. Am 18. Dezember ist es für die Piloten soweit. Mit ihren Maschinen belegen sie den Platz von Plantlünne, doch erst am 22. Januar 1940 vereinigen sich die Teile der Gruppe in Krefeld und bilden wieder einen geschlossenen Verband.

Ähnlich ergeht es der I./JG 1. Sie führt den Weg im Januar von Vörden, Standort seit ihrem kurzen Einsatz in Polen, nach Gymnich bei Köln. Zwischendurch verlegen die fliegerischen Teile nach Krefeld und Plantlünne. Am 11. März 1940 ist auch diese Gruppe wieder in Gymnich vereint.

Leider kommt es im Zuge der vielen Verlegungen zu etlichen Ausfällen. So stürzen von der I./JG 27 zwei Piloten, darunter Unteroffizier Loy, tödlich ab, und bei der I./JG 21 sind sogar vier Tote zu beklagen.

Die Ausbildung der Besatzungen und Bodenmannschaften sowie die damit verbundenen Übungsflüge bleiben nicht die einzige Tätigkeit des Geschwaders. Hauptaufgabe des JG 27 zu diesem Zeitpunkt ist die eventuelle Abwehr gegnerischer Einflüge in das Ruhrgebiet und in die Räume Bremen und Emden, was aber die beiden genannten Städte selbst ausschließt. Die von den Gruppen unternommenen Überwachungsflüge werden von einem Gefechtsstand geleitet, der noch mit recht einfachen Mitteln arbeitet, denn ein echtes Zusammenwirken zwischen Jägern und Flak besteht damals noch nicht.

Im Westen herrscht noch immer Ruhe, aber die Anforderungen an die Piloten wachsen mehr und mehr. Nach zwei Tagen Startbereitschaft oder Bereitschaft folgt für jede Staffel ein Ruhetag, der aber für die Ausbildung benutzt wird. Die Männer müssen sich in jenen Tagen praktisch ständig in der Nähe ihrer Maschinen aufhalten. Fast immer aber landen die Piloten nach einem Alarmstart, ohne in Feindberührung gekommen zu sein. Daher ist es auch nicht verwunderlich, wenn sie neidisch die Erfolge der an der Deutschen Bucht oder an der Mosel stationierten Einheiten anderer Geschwader registrieren.

Bietet sich jedoch einmal die Gelegenheit, an einen Gegner heranzukommen, so wird sie von den Besatzungen des JG 27 voll ausgenutzt. Feldwebel Klaus Faber von der I./JG 1 gelingt am 28. September 1939 der Abschluß eines Blenheim-Aufklärers, und am ersten Oktobertag besiegt Oberleutnant Adolph eine weitere Blenheim. Dann verstreicht wieder ein halber Monat ohne nennenswerte Ereignisse. Am 16. Oktober schießt Leutnant Rosenboom von der I./JG 1 südlich Lingen eine Blenheim ab.

Den nächsten Luftsieg des Geschwaders bringt der 30. Oktober, als Leutnant Lange von der I./JG 21 bei Groß-Bersen eine Blenheim zum Kampf stellt und sie um 12.50 Uhr zu Boden schickt.

Wenn man von einem treibenden Fesselballon absieht, den Unteroffizier Müller von der I./JG 27 etwa 30 km südlich Münster vernichtet, so hat diese Gruppe keinen Abschluß zu verbuchen. Obendrein stellt

es sich als peinliche Tatsache heraus, daß es sich bei dem Fesselballon um einen deutschen handelte.

Während im Westen die Verbände des JG 27 ihre Wachaufgaben erfüllen, ist eine weitere Gruppe im Entstehen. Sie trägt von Anfang an die Bezeichnung II./JG 27. Der Aufbau vollzieht sich bei klirrender Kälte auf dem Platz Magdeburg-Ost. Hauptmann v. Selle, der am 3. Januar 1940 in Magdeburg eintrifft, wird vertretungsweise für den noch nicht abkömmlichen Kommandeur der II./JG 27, Hauptmann Andres, mit der Aufstellung beauftragt.

Im Laufe des Januar meldet sich der Großteil des zur II./JG 27 abkommandierten Personals in Magdeburg-Ost, und für manch jungen Luftwaffenangehörigen wird die erste Zeit auf dem Magdeburger Flugplatz in unangenehmer Erinnerung bleiben. Der Januar 1940 bringt ungewöhnlich viel Schnee, auf dem Horst fehlt es an Kohlen. Unerfreulich für alle, wenn sie jeden Morgen die Wascheinrichtungen eingefroren vorfinden.

Mit einer Ansprache übernimmt am 6. Februar Hauptmann Andres offiziell die Gruppe. Daß er die Übernahme und die sich anschließende feuchte Feier auf Fastnacht ansetzt, bringt dem Gruppenkommandeur sogleich nicht wenig Sympathien ein.

Tage darauf erhält die II./JG 27 den Verlegungsbefehl. Sie überführt nach Döberitz und soll hier zum Schutz der Reichshauptstadt bereitstehen. Am 14. Februar verläßt die 6. Staffel Magdeburg, doch stark einsetzender Schneefall verhindert jeden weiteren Flugbetrieb und damit vorläufig auch die Verlegung der restlichen Staffeln, die dann erst wieder am 24. Februar starten können. Aber auch in Döberitz herrschen schlechte Flugvoraussetzungen. Bedingt durch plötzlichen Temperaturanstieg, taut der hohe Schnee rasch weg und setzt dabei Platz und Hallen unter Wasser. Sogar die Hilfe der Berliner Feuerwehr muß in Anspruch genommen werden, die dann mit ihren Pumpen mehrere Tage lang auf dem Gelände bleibt.

In der Zwischenzeit formt sich die Gruppe immer mehr, sowohl in bezug auf Material als auch personalmäßig. Adjutant des Gruppenkommandeurs ist Leutnant Kohl, während Leutnant Bosch als TO und Oberleutnant Preisler als NO fungieren. Zwei weitere Offiziere, Hauptmann beim Stabe Langhoff und der Chef der Stabskompanie, Hauptmann Spiekermann, komplettieren die Führungsspitze der II./JG 27. Die 4., 5. und 6. Staffel der Gruppe werden von Oberleutnant Hollweg, Schäfer und Seyfert geführt.

Unterdessen beziehen im Westen die Verbände des JG 27 ab Januar

ihren geplanten Absprungraum, denn Morast und Überschwemmungen zwingen zur Aufgabe einiger nun gänzlich unbrauchbar gewordener alter Horste. Im Februar 1940 ist das Jagdgeschwader 27 folgendermaßen verteilt:

Stab und I./JG 27 in Krefeld
 I./JG 1 in Gymnich
 I./JG 21 in Mönchen-Gladbach
 II./JG 27 in Döberitz.

BEREITSTELLUNG IM WESTEN

Die an der Westgrenze liegenden Teile des Geschwaders erhalten einen neuen Operationsbereich, der sich durch die Linie Wesel-Emmerich im Norden und den Raum Düren-Aachen im Süden abzeichnet, während der Rhein die östliche Begrenzung bildet und die Reichsgrenze bis Aachen die westlichste Ausdehnung des Schutzraumes markiert.

Viel Zeit zur Muße bleibt den Besatzungen kaum, denn eine Staffel jeder Gruppe befindet sich jeweils in Dreiminuten-Bereitschaft, eine zweite in Dreißigminuten-Bereitschaft. Darüber hinaus muß innerhalb einer Stunde auch die gerade dienstfreie Staffel einsatzfähig sein.

Zur gleichen Zeit werden einige Kommandowechsel vorgenommen. Zunächst gibt Major Woldenga seine I./JG 1 an Hauptmann Schlichting ab, dessen freiwerdenden Adjutantenposten dann Hauptmann v. Ankum-Frank einnimmt. Die seither von Major Mettig geführte I./JG 21 erhält in Hauptmann Ultsch einen neuen Kommandeur.

Der Krefelder Horst gewinnt als Sitz des Geschwaderstabes immer mehr an Bedeutung. Hier entsteht eine nach damaligen Verhältnissen schon gut ausgestattete Jäger-Führungszentrale. Viel Lob verdienen dabei die LN-Züge, deren Aufgabe darin besteht, direkte Verbindungen zu den Flugwachkommandos im eigenen Bereich herzustellen sowie auch zu den beiden bei Kleve und Aachen stationierten Freya-Geräten der Luftwaffe.

Mit dem Aufbau des Flugleitsystems wird es dem JG 27 nunmehr möglich, nach nur drei Minuten Verzögerung eine genaue Luftlage zu erhalten und die eigenen Maschinen gegebenenfalls bis auf Sichtweite an den Gegner heranzuführen.

Ein erster Erfolg stellt sich bald ein, als es gelingt, auf diese Weise



Die Angehörigen des Stabes JG 27 kurz vor der Verlegung nach Frankreich 1940



Der Schriftsteller Maj. d. Res. Euringer, Major beim Stabe beim JG 27, zusammen mit dem Stabsschreiber, Uffz. Kleinschmidt

Hptm. Werner Andres, Kommandeur der II./JG 27, mit dem Gruppenbären, dem Patengeschenk der Stadt Berlin

Hafen von Cherbourg, am Kran ein Seenotflugzeug, dem viele Jagdflieger das Leben verdanken. Links der Flugplatz Cherbourg-West.



Der Kommodore, Maj. Schellmann, empfängt hohen kirchlichen Besuch auf einem Platz während des Balkanfeldzuges

Bergung einer ausgebrochenen Me 109 E





Absturzstelle
der Maschine von
Hptm. v. Ankum-
Frank bei
Leeuwarden,
August 1940



Me 109 E der
I./JG 27 1940
im Westen



Hptm. Werner
Andres, Komman-
deur der II./JG 27
in Frankreich und
sein Nachfolger
Hptm. Wolfgang
Lippert



Vom JG 27
abgeschossene
Morane der
»Storchen«-
Staffel

einen Aufklärer anzugreifen, der täglich rechts von der Maas von Sedan bis Arnheim seinen Patrouillenflug absolviert. Bis zum 19. April kann er ungehindert seine Beobachtungen durchführen. Jetzt steigt ein Schwarm der I./JG 1 auf und läßt sich an den wieder gemeldeten Aufklärer heranziehen. In großer Höhe stellt Hauptmann Balthasar den Gegner über dem Grenzgipfel von Kerkrade. Doch der Angegriffene dreht sofort über holländisches Gebiet ab, nachdem ihm aus der Messerschmitt einige Garben entgegensprühen.

Neue Befehle, die das Geschwader erreichen, legen die nunmehr endgültigen Einsatzpläne fest sowie auch eine Reihe von personellen Stellenbesetzungen. Das bedeutet eine Verlegung des Stabes und der I./JG 27 am 31. März 1940 nach Mönchen-Gladbach, während die I./JG 1 in Gymnich verbleibt. Geschwader-TO wird Leutnant Rödel, ein guter Organisator, der durch persönlichen Einsatz und zahlreiche Verbindungen die Heranführung technischen Materials auch bei schwierigen Nachschubproblemen gewährleistet. Ferner erhält das Geschwader einen Bearbeiter für das Melde- und Kartenwesen. Es ist dies Major d. R. Richard Euringer, dem auch die Führung des Kriegstagebuches des Geschwaders übertragen wird.

Als Einsatzberater kommt Hauptmann Adolf Galland zum JG 27. Für Galland, als ehemaliger Spanienkämpfer schon damals kein Unbekannter mehr, bedeutet das JG 27 den Anfang seiner großen Erfolge, ehe er dann später zum JG 26 stößt und nach einiger Zeit das »Schlageter«-Geschwader selbst führen wird.

Der 9. April 1940 bringt mit der Verleihung einer Truppenfahne an die I./JG 27 ein bemerkenswertes Ereignis, worin sich ein Teil der psychologischen Voraussetzungen widerspiegelt, unter denen die Luftwaffe zu jener Zeit in den Einsatz zieht. Als Befehlshaber des VIII. Fliegerkorps hebt Generalmajor Freiherr v. Richthofen in einer an das gesamte Geschwader gerichteten Ansprache mit heroischen Worten auch die Bedeutung dieser Fahne heraus. In seiner Rede heißt es dann weiter: »Im alten Jagdgeschwader Richthofen wurde jeder wegen Lau- rigkeit abgelöst, der eine Abwehrbewegung durchführte. Abwehr bedeutet für die Jagdflieger Feigheit.«

Diese Äußerungen v. Richthofens, hier als ein Zeitdokument wiedergegeben, können nur aus dem Bewußtsein heraus verstanden sein, die überlegenen Waffen zu besitzen. Es muß aber erwähnt werden, daß in etlichen Führungsstellen derartige Ansichten tatsächlich bis Kriegsende erhalten bleiben.

Außer befehlsmäßig durchgeführten Verlegungen bleibt es auch im

April im Westen noch ruhig. Niemand hat eine Ahnung, wann dieses an die Nerven gehende Warten ein Ende haben würde. Die Zeit wissen die Staffelp kapitäne allerdings oft genug mit theoretischer Schulung auszufüllen, wobei sich Oberleutnant Framm bei seiner 2. Staffel nicht besonders beliebt macht.

Hin und wieder werden für kurze Zeit einzelne Staffelführer zum JG 53 abkommandiert, das durch eine von Werner Mölders geführte Gruppe schon häufig Erwähnung findet. Als erster Flieger des JG 27 kommt Oberleutnant Homuth, Kapitän der 3. Staffel, zu Mölders, um hier einige Einsätze mitfliegen zu können. Obwohl sich der Ablauf des Geschwaderlebens, abgesehen von den fliegerischen Unternehmen, auch hier nicht wesentlich von dem des JG 27 unterscheidet, ist Homuth nach seiner Rückkehr vom »Pik-As«-Geschwader begeistert.

Für die II./JG 27 sind die Tage in Döberitz inzwischen auch gezählt. Nach einem nur kurzen Aufenthalt der 4. Staffel in Essen-Mühlheim und der 6. Staffel in Bönninghardt erfolgt am 24. April die Rückverlegung nach Döberitz. Doch am 4. Mai überführen die Staffeln noch einmal nach Westen auf die alten Plätze, während sich ein Vorkommando unter Hauptmann Langhoff auf dem neu hergerichteten Fliegerhorst Wesel-West einquartiert. Nach zwei Tagen folgen auch die 4. und 6. Staffel dorthin. Die 5. Staffel bleibt jedoch in Bönninghardt und wird zunächst dem JG 51 unter Kommodore Osterkamp unterstellt. Das ist am 9. Mai 1940, Pfingstdonnerstag.

Noch in den ersten Maitagen läßt wenig darauf schließen, daß das sich bisher scheinbar friedlich abspielende Geschehen recht bald ein anderes Gepräge bekommen könnte. Am 9. Mai muß dann auch der letzte Soldat erkennen, was die nächsten Stunden bringen werden.

Alle Verbindungen zur Außenwelt reißen schlagartig ab. Offizierswachen unterbinden jeden Verkehr nach draußen. Für sämtliche Geschwaderangehörige tritt ab sofort Urlaubssperre ein.

Auf dem Rollfeld des Horstes in Mönchen-Gladbach erwarten die Gruppenkommandeure die Kuriermaschine, die den Kommodore, Oberstleutnant Ibel, aus dem Urlaub zurückführt. In der Abenddämmerung erfolgt die Ausgabe der Lage: Das von der Luftflotte erhaltene Stichwort wird bekanntgegeben: »Vernichtung, 10. 5., 6.05 Uhr Grenzüberflug.«

Für das Jagdgeschwader 27 ist das der Beginn eines fünf Jahre währenden aufopferungsvollen Einsatzes.

DIE ERSTEN ZWEI TAGE DES WESTFELDZUGES

In der Nacht zum 10. Mai 1940 herrscht auf allen deutschen Horsten ein reges Treiben. Warte überprüfen die ihnen anvertrauten Maschinen zum letztenmal, während sich die Piloten der einzelnen Staffeln zur Einsatzbesprechung versammeln. Überall dasselbe Bild: Befehlsausgabe, Erläuterung der Kampfaufträge, letzte Instruktionen.

Der anbrechende Tag sieht die Jagdflugzeuge des JG 27 startklar. Voll aufgetankt und munitioniert stehen sie in ihren Abstellboxen. Als sich die Sonne im Osten ankündigt, beginnt das Warmlaufen der Motoren. Besatzungen lassen sich von den Warten auf ihre Sitze anschnallen. Ein paar aufmunternde Worte noch, ein letztes Daumendrücken zum Ausdruck für ein gutes Gelingen des Fluges, ehe geübte Hände dann die Kabinendächer verschließen.

Zehn Minuten vor 6 Uhr. An der Spitze des Geschwaders rollt Kommodore Max Ibel zum Start, in dichten Abständen gefolgt von 34 Maschinen des Stabes und der I. Gruppe.

Zusammen mit den Jagdverbänden ziehen in breiter Ordnung die Kampfgeschwader der Luftwaffe am wolkenlosen Himmel gegen Westen. Um 6.05 Uhr überfliegen die Maschinen des JG 27 in geschlossener Formation die Grenze und dringen in der befohlenen Höhe von 5000 Metern nördlich Maastricht in holländisches und belgisches Gebiet ein. Die Sicht ist ausgezeichnet.

Noch sind nicht alle Verbände im Einsatz. Das beabsichtigte Vordringen durch den französisch-belgischen Verteidigungsgürtel mit schnellen Panzerverbänden mit dem Ziel, den Kanal zu erreichen, wird durch die Zusammenfassung von Sturzkampf-, Schlacht-, Zerstörer- und Jagdeinheiten der Luftwaffe Unterstützung finden. Diese Aufgabe fällt dem hierfür als spezielles Nahkampfkorps geschaffenen VIII. Fliegerkorps zu, dessen Schlacht- und Kampfgeschwader seit den frühen Morgenstunden in den Erdkampf eingreifen und mit den nach Westen rollenden Panzerspitzen unmittelbar zusammenwirken. Den Flanken- und Rückenschutz übernehmen die Jagdverbände, darunter auch das JG 27.

Unten lodern die ersten Brände auf. Kampfflugzeuge bombardieren pausenlos die Truppenansammlungen und Stellungen im Grenzgebiet. Zur gleichen Zeit versuchen Stukaeinheiten das Nachrichtensystem des Gegners durch gezielte Einzelangriffe gegen erkannte Vermittlungen und Fernsprechverteiler auszuschalten.

Für das JG 27 hingegen besteht der Einsatzauftrag in der Freikämp-

fung des Luftraumes westlich Maastricht. Die 3. Staffel stellt 25 Minuten nach dem Grenzüberflug einen alleinfliegenden Doppeldecker und eröffnet den ersten Luftkampf in diesem Feldzug. Nach wenigen Feuerstößen aus den deutschen Bordwaffen entkommt der Gegner jedoch mit einem Abschwung nach unten.

Mit 19 Maschinen startet die I./JG 1 fast zur gleichen Zeit wie die I./JG 27. Sie fliegt Begleitschutz für 40 Junkers Ju 52 der Versuchsabteilung Friedrichshafen, die im Raum St. Trond-Tongerren Nachschub abwerfen sollen. Unweit von Hasselt stoßen die Messerschmitt auf einen Schwarm von fünf belgischen Gladiator. Es entwickelt sich ein kurzes Gefecht, wobei eine der gegnerischen Maschinen angeschossen wird, aber auch einer der angreifenden deutschen Jäger schwere Treffer erhält, so daß der Pilot ihn aufgeben muß. Es gelingt ihm zwar noch, das beschädigte Flugzeug hinter die eigenen Linien zu bringen; er ist dann aber gezwungen, bei Aachen mit dem Fallschirm abzuspringen.

Die I./JG 21 startet als nächste Gruppe in den Einsatzraum. Ihr folgen zehn Messerschmitt der 3./JG 27, die um 9 Uhr von ihrem Horst abheben. Nicht lange darauf haben auch diese Maschinen Feindberührung. Die Deutschen fliegen in etwa 3000 Meter Höhe, als Unteroffizier Becher bei Tirlemont eine Gladiator sichtet. Von oben stürzt sich Becher auf den Belgier hinab, und nach einem kurzen Feuerstoß ist der Gegner in Flammen eingehüllt. Der Pilot kann mit dem Fallschirm seine brennende Maschine verlassen. Fast zur gleichen Zeit setzt sich Leutnant Axthelm hinter eine weitere belgische Gladiator, die dann nach Beschuß im Sturzflug nach unten geht.

Den ersten Luftsieg des Geschwaders im Westfeldzug erzielt der Gruppenkommandeur der I./JG 21, Hauptmann Ultsch, als er bereits während des ersten Einsatzfluges am Morgen eine Fairey Firefly abschießt. Es bleibt aber kaum Zeit, dieses Ereignis nach der Landung in Mönchen-Gladbach gebührend zu feiern, denn schon rollen die Staffeln erneut zum Start.

Südwestlich Maastricht fliegt die I./JG 21 Begleitschutz für mehrere Stukaeinheiten. Es ist inzwischen 10 Uhr. Auch hier stellen sich den Deutschen die Gladiator entgegen, von denen Oberleutnant Schneider, Leutnant Bob und Feldwebel Leykauf je eine zum Absturz bringen.

Da sich der 2./JG 27 in ihrem Einsatzraum kein gegnerischer Jäger mehr zeigt, greift die Staffel gegen 12.50 Uhr den Flugplatz Tirlemont an. Im Tiefflug fegen die Messerschmitt über den belgischen Platz, feuern aus ihren Bordwaffen auf abgestellte Maschinen, Hallen und Luftabwehrstellungen am Rande des Feldes. Am Nachmittag fliegen

Maschinen der I./JG 21 einen ähnlichen Angriff gegen Tirlemont und schießen drei Flugzeuge in Brand.

Während drei Gruppen des Geschwaders über Belgien eingesetzt sind, operiert die II./JG 27 den ganzen Tag über im Raum Rotterdam zum Schutz der Luftlandetruppen. Die 4. Staffel startet um 6.28 Uhr in Wesel mit zehn Maschinen. Ohne Feindberührung zu haben, kehren die Messerschmitt zurück. Auch während der folgenden sechs Einsätze der Gruppe läßt sich kein Gegner am Himmel erblicken.

Bei einem der nächsten Flüge stürzt plötzlich Feldwebel Hoppe aus unbekannten Gründen ab und fällt bei Kesteren in den Rhein. Hoppe kann nicht mehr aussteigen.

Als erste erfolgreiche Einheit kehrt die 6. Staffel vom Einsatz zurück. Von den acht Maschinen, die über dem Platz erscheinen, um dann zur Landung anzusetzen, wackeln vier mit den Flächen. Jubelnd werden die zu den Abstellboxen rollenden Jagdflugzeuge empfangen. Leutnant Julius Neumann und Leutnant Wenzel klettern zuerst aus ihren engen Kabinen, dann sind auch Unteroffizier Uebe und Unteroffizier Krenz am Boden. Die vier Piloten melden den Abschluß von zwei Blenheim und zwei holländischen Fokker. Ein noch aus der Döberitzer Zeit stammender Omnibus dient der II./JG 27 als Gefechtsstand, und hier werden nun die ersten Abschüsse der Gruppe ausgewertet.

Die 5. Staffel aus Bönninghardt bringt ebenfalls zwei Luftsiege mit nach Hause, nachdem Leutnant Fluder und Staffelfkapitän Oberleutnant Schäfer westlich Nymwegen zwei Blenheim abschießen können.

Der erste Kampftag geht zu Ende. Die drei Gruppen des Geschwaders führen mit 101 Maschinen in 17 Einsätzen insgesamt 326 Feindflüge durch und können bei einem eigenen Verlust fünf sichere Abschüsse verzeichnen. Im allgemeinen sind sich die Flieger darüber einig, daß sich der Gegner wegen der gelungenen Überraschung noch nicht voll zum Kampf stellt.

Größere Verluste erleiden hingegen die Stukaeinheiten und die Schlachtgruppe, die, in kleineren Verbänden und sehr niedrig fliegend, sich oft außer Sichtweite der ihnen zum Schutz zugeteilten Jagdformationen befinden und deshalb intensiv den gegnerischen Jägerattacken ausgesetzt sind. Ein weiterer schwacher Punkt sind die Augenblicke zwischen Abfangen und Sammeln nach Sturzangriffen. Auch hierbei gehen mehrere Maschinen verloren, da der Jagdschutz nicht immer gleich zur Stelle ist.

In der kommenden Nacht soll nun auch das Bodenpersonal des JG 27 seine Feuertaufe erhalten, als in Mönchen-Gladbach die Alarmsire-

nen ertönen und den ersten Luftangriff britischer Kampfmaschinen über Deutschland ankündigen. Die rege Aktivität der Scheinwerferbatterien und der Flak bietet damals noch ein ungewohntes Schauspiel und liefert für mehrere Tage danach noch Gesprächsstoff.

Damit für den nächsten Tag so viele Maschinen wie möglich einsatzklar bereitstehen, arbeiten auf allen Horsten des Geschwaders die Warte ununterbrochen die ganze Nacht hindurch. Am frühen Morgen schon ist die I./JG 21 als erste Einheit in der Luft. Stuka-Begleitschutz bei herrlichem Wetter. Anschließend kommt der Startbefehl für die I./JG 1 zur freien Jagd. Es wird ein erfolgreicher Einsatz. Hauptmann Balthasar schießt zwei Doppeldecker ab, vier weitere werden von Leutnant Mann, Leutnant Franzisket, Unteroffizier Clade und Feldwebel Gillert besiegt.

Bei Tongeren greift Oberleutnant Redlich von der später nachfolgenden I./JG 27 eine Fairey Battle an, die nach gezielten Feuerstößen brennend zu Boden geht.

Wieder ist die II./JG 27 über dem holländischen Raum. Während des zweiten Einsatzes erhält Leutnant Scheffler von der 4. Staffel bei Tiel einen Flaktreffer in den Motor, und die Maschine muß im Gleitflug hinunter. Nach geglückter Notlandung wird Scheffler von den Holländern gefangengenommen.

Über Rotterdam herrscht am 11. Mai sehr schlechtes Wetter; die Wolkenhöhe beträgt kaum 200 Meter. Erneut setzt starker Flakbeschuß ein. Unter sich erkennt Unteroffizier Kranich die vorderste Batterie der Holländer. In einer steilen Rechtskurve stößt die Bf 109 hinunter und beschießt die Stellung mit Bordwaffen. Kranich muß sehr gut getroffen haben, denn der Gegner stellt sofort das Feuer ein.

Den nächsten Abschluß der 5. Staffel erzielt wiederum Oberleutnant Schäfer, als er diesmal eine Hurricane zu Boden bringt.

Auch am zweiten Kampftag fliegt das JG 27 pausenlos Einsätze. Die Jagdverbände greifen Truppenansammlungen, Wagenkolonnen und Geschützstellungen an, sofern sich kein Feindflugzeug in der Nähe zeigt.

Die Staffeln der I. Gruppe suchen die Flugplätze der Belgier heim. Auf Bierset schießen sie eine riesige Halle in Brand und zerstören zwei Flugzeuge auf dem Platz. Dann kommt St. Trond an die Reihe. Von den vielen Doppeldeckern, die hier stehen, werden drei gleich beim ersten Anflug vernichtet. Nach einem nochmaligen Angriff auf den Platz durch die 2./JG 27 gehen weitere vier in Flammen auf.

Für die 1. Staffel ist der bereits kurz zuvor vom Geschwaderstab im

Tiefflug angegriffene Platz Tirlemont das Ziel. Vier lange Rauchsäulen über dem Feld weisen den Angreifern den Weg. Sie sind auch noch da, als die Staffel gegen Abend nochmals einen Einsatz gegen Tirlemont fliegt. Dieser Angriff setzt zwei weitere auf dem Feld stehende Maschinen außer Gefecht. Damit vernichtet das JG 27 am 11. Mai insgesamt fünfzehn gegnerische Flugzeuge am Boden.

Die Schlachtgruppe und die Stukaeinheiten erleiden wie schon am Vortage abermalige Verluste, als am frühen Nachmittag mehrere Formationen Hurricane und Morane zum Angriff übergehen. Beim nächsten Einsatz endlich begleitet ein starker Jagdschutz die gefährdeten Verbände; und die Deutschen haben diesmal keinen einzigen Ausfall.

Von zwei aus dem Raum Maubeuge anfliegenden Staffeln Morane eskortiert, versuchen gegen Abend zwölf Kampfflugzeuge vom Typ LeO 451 deutsche Nachschubverbindungen zwischen Maastricht und Tongeren anzugreifen. Westlich Maastricht kommt es zu heftigen Luftkämpfen zwischen diesem Gegner und der I./JG 1, in deren Verlauf einer der Bomber von Feldwebel Richter und drei Morane von Hauptmann Balthasar, Leutnant Franzisket und Unteroffizier Clade abgeschossen werden. Eine ebenfalls im Raum Maastricht auftauchende Blenheim geht auf das Konto von Leutnant Braxator.

Um 17.30 Uhr jagt Oberleutnant Homuth eine andere Blenheim und nimmt sie unter Beschuß. Noch bevor die Maschine brennend aufschlägt, springen zwei Mann der Besatzung mit dem Fallschirm ab.

Viele Einsätze und Aktionen zeigen schon in den ersten 48 Stunden des Feldzuges, wie nachteilig es sich auswirkt, daß jede Jagdgruppe ihre eigene Funksprechwelle besitzt, was eine Verständigung zwischen den einzelnen Einheiten in der Luft unmöglich macht. Als wesentliche Führungshilfe wird daher ab sofort eine für das gesamte Geschwader einheitliche Funksprechfrequenz eingeführt.

KAMPF UM DIE MAAS-BRÜCKEN

Pfingstsonntag, 12. Mai 1940. Als Kommodore Ibel seine Maschinen starten läßt, kann er nur ahnen, daß dem Geschwader ein schwerer und kampfreicher Tag bevorsteht. Bisher unternimmt der Gegner keine großen Anstrengungen, um sich den angreifenden Deutschen wirkungsvoll entgegenzustellen. Doch am 12. Mai versuchen französische und britische Luftstreitkräfte in wagemutigen Einsätzen, den Vormarsch der 6. Armee im Raum Maastricht-Lüttich zu behindern und

den Nachschub abzuschneiden. Angelpunkt bilden dabei die Verkehrsverbindungen über die Maas, und die Engländer erkennen sehr bald die außerordentliche Wichtigkeit der Maas-Brücken in Maastricht einerseits sowie der Brücken von Veldwezelt, Vroenhoven und Kanne über den Albert-Kanal andererseits.

Der Einsatz des JG 27 beginnt am frühen Morgen mit dem Start zweier Staffeln der I./JG 1. Hauptmann Schlichting führt sie in Richtung Albert-Kanal, um dort den Brückenschutz zu übernehmen. Noch ist am Himmel von einem Gegner nichts zu erkennen, doch wie auch an den beiden vorangegangenen Tagen kann sich das schnell ändern. Wie hart die Gefechte bisher waren, zeigt die Tatsache, daß das Geschwader von den 101 am Kampf beteiligten Maschinen heute nur noch 85 zum Einsatz bringt.

Gegen 6 Uhr nähert sich der erste britische Kampfverband dem Maastrichter Raum. Das Vorhaben des Gegners ist unschwer zu erkennen, denn die Blenheim stoßen direkt gegen die Brücken vor. Doch da tritt die an den Ufern der Maas postierte leichte Flak in Aktion. Die Kanoniere an den 2-cm-Geschützen schießen in rascher Folge sechs Briten aus nur 100 Meter Höhe ab.

Fast zur gleichen Zeit meldet Oberleutnant Adolph, Kapitän der 2./JG 1, einen weiteren, aus neun Blenheim bestehenden Verband. Zusammen mit Rottenführer Feldwebel Blazytko jagt der Staffelf kapitän dem ersten Bomber entgegen. Einkurven, visieren, Schußposition. Bereits nach den ersten Garben fängt der linke Motor des Engländers Feuer. Die Fläche knickt weg. Abschluß!

Oberleutnant Adolph kann innerhalb von fünf Minuten noch zwei weitere Blenheim vernichten, und immer wieder fliegt die Staffel Angriff auf Angriff. Der nächste Abschluß gelingt Oberleutnant Braune. Dann schickt Leutnant Dr. Örtel einen Bomber in die Tiefe, die sechste Blenheim fällt durch Feldwebel Blazytko.

Die restlichen drei Kampfflugzeuge sind bereits auf dem Rückflug, aber sie werden nun von den Messerschmitt der 3./JG 27 verfolgt. Leutnant Borchert kommt zum Schuß. Als der Engländer brennend aufschlägt, erringt damit die Gruppe ihren fünften Luftsieg seit Beginn des Westfeldzuges, den nächsten erzielt kurz darauf Oberleutnant Homuth. Nur eine einzige von neun Blenheim der 139. RAF-Squadron kehrt von diesem Unternehmen wieder zurück.

Deutscherseits ist man sich nun über das eigentliche Angriffsziel der gegnerischen Flugzeuge endgültig im klaren. Ab sofort stellt das JG 27 für den Rest des Tages eine ganze Gruppe ausschließlich zum Brück-

kenschutz ab, die über dem Raum Maastricht ständig Sperre fliegt.

Und die Engländer geben nicht auf. Sie kommen wieder. Blenheim, Hurricane, Battle. Sämtliche Staffeln des Geschwaders sind im Kampf. Luftgefechte und Tiefangriffe wechseln sich ab, und ständig sinkt dabei auch die Zahl der einsatzklaren Flugzeuge. Trotz aller Erfolge bestätigen die Jagdflieger immer wieder, einen tapferen und nicht zu unterschätzenden Gegner vor sich zu haben.

Um 9 Uhr fliegt die I./JG 1 einen Angriff gegen den Flugplatz Diest und vernichtet dort 16 abgestellte Maschinen. Eine Stunde darauf stoßen Bf 109 der I./JG 21 bei Wavre auf eine Formation von etwa 20 Hurricane, von denen vier abgeschossen werden.

Im Raum westlich Lüttich trifft der Geschwaderstab auf einen anderen Hurricane-Verband. Bei den sich anschließenden Luftkämpfen erringt der Einsatzberater des JG 27, Hauptmann Galland, seinen ersten Luftsieg. Galland fliegt zusammen mit dem Geschwader-TO, Leutnant Rödel. Beide stürzen sich auf die acht Hurricane, die in etwa 2000 Meter Höhe dahinziehen.

»Was zu tun war, hatten wir unzählige Male geübt. Die Hurricane hatten uns noch nicht bemerkt. Ich verspürte weder Aufregung noch Jagdfieber«, so beschreibt Galland selbst die Eindrücke über seinen ersten Abschluß. »Ich gab den ersten Feuerstoß aus einer Entfernung ab, aus der ich aufgrund der Lage eigentlich noch nicht hätte schießen dürfen. Die Garbe lag im Ziel. Der arme Teufel hatte endlich gemerkt, worum es ging. Er machte eine nicht sonderlich geschickte Abwehrbewegung, bei der er auch noch von dem Feuer meines Begleiters erfaßt wurde. Nach einem weiteren Angriff trudelte mein Gegner steuerlos in Spiralen ab.«

Wenig später greift Galland die nächste Hurricane an. Aus nächster Entfernung nimmt er sie unter Beschuß und sieht, wie sie dann fast senkrecht zu Boden stürzt. Bei einem Patrouillenflug am Nachmittag ist Hauptmann Galland zum drittenmal an diesem Tag erfolgreich. Bei Tirlemont schießen er und Leutnant Rödel aus einem Verband je eine Hurricane ab.

Gegenüber dem Vortage tritt über dem holländischen Raum etwas Wetterbesserung ein, was ein intensiveres Eingreifen der II./JG 27 ermöglicht. Die Gruppe fliegt insgesamt acht Einsätze, wobei die 4. Staffel nördlich Rotterdam in heftige Luftkämpfe verwickelt wird.

Mit acht Maschinen greift sie eine Blenheimformation an, die sich in Richtung Maastricht bewegt. Aus überhöhter Position setzen sich die Deutschen hinter den Kampfverband. Und dann geht alles sehr

schnell. Leutnant Kugler schießt eine Blenheim ab, Leutnant Wiesinger die zweite. Eine dritte fällt durch Feldwebel Rockel. Erst wenige Minuten sind seit Angriffsbeginn verstrichen, doch die Luft ist erfüllt mit MG-Geknatter, und Rauchfahnen zeigen das Ende der britischen Bomber an.

Nach dem Hochziehen erfolgen sofort die nächsten Anflüge auf den gegnerischen Verband. Jetzt hat Unteroffizier Schacht eine Blenheim im Visier, läßt sie nicht mehr entkommen. Dann stürzt auch dieser Bomber. Die Formation ist nun endgültig aufgerissen, und nach weiteren Minuten vernichtet Unteroffizier Bendert die fünfte sandfarbene Maschine.

Der Kampf um die Maas-Brücken hält währenddessen an. Von zwei Hurricanestaffeln geschützt, nähert sich um 11 Uhr eine Formation Blenheim. Mit zehn Maschinen versucht die 2./JG 27 die Engländer abzufangen. Der Führer der Staffel, Oberleutnant Framm, kann in kurzer Folge zwei Bomber zerstören, und in harten Luftkämpfen schießen andere Piloten noch drei der begleitenden Hurricane ab. Eine davon macht auf freiem Feld eine Bauchlandung.

Bei diesem Einsatz gehen zwei eigene Maschinen verloren. Leutnant Keller muß mit seiner schwer beschädigten Bf 109 bei Aachen niedergehen.

Ein anderer Blenheimverband kommt mit einer Staffel der I./JG 1 ins Gefecht. Auch diese Bomber werden von Hurricane eskortiert. Doch sie können nicht verhindern, daß die Deutschen vier der Kampfmaschinen herunterholen. Allein zwei Blenheim schießt Leutnant Graf Kagenack ab.

Während die Kämpfe in der Luft am Nachmittag zusehends nachlassen, entwickeln sich auf belgischem Boden die ersten Panzerschlachten des Krieges, was ein unterstützendes Eingreifen des VIII. Fliegerkorps bedingt. Das JG 27 fliegt nunmehr Begleitschutz für die beiden Stukageschwader 2 und 77 im Raum Waremme. Pausenlos sind die Jagdmaschinen im Einsatz. Aber es ist nicht zu übersehen, daß auch dabei die Kampfstärke des Geschwaders mehr und mehr abnimmt.

Einer der letzten Luftsiege des JG 27 am 12. Mai ist der Abschluß einer Bloch 152 bei Namur gegen 15 Uhr durch Leutnant Schmidt.

Der Kommandeur der II. Gruppe, Hauptmann Andres, läßt am Abend den Gruppenstab starten, nachdem fernmündlich mehrere Aufklärer bei Wageningen gemeldet werden. Es sind holländische Fokker, von denen der Kommandeur und Leutnant Kohl je einen abschießen. Damit erzielt die II./JG 27 am 12. Mai sieben Luftsiege.

Erst als die Sonne im Westen untergeht, endet auch für das JG 27 der Kampftag, ein heißer Tag für alle Piloten des Geschwaders. Insgesamt 30 Einsätze mit über 350 Starts ist die Bilanz. Die Verluste hingegen liegen sehr niedrig, nur vier Maschinen fallen total aus. Von den als vermißt geltenden Besatzungen meldet sich noch in derselben Nacht ein großer Teil zurück. Einige davon landen hinter den eigenen Linien, vorpreschende Panzerspitzen bewahren andere Piloten vor der Gefangenschaft.

Am 12. Mai 1940 kann das Jagdgeschwader 27 nicht weniger als 35 Flugzeuge abschießen.

Diese Luftsiege teilen sich wie folgt auf:

Stab/JG 27	Hptm. Galland	1 Hurricane	Hody
	Hptm. Galland	1 Hurricane	Lüttich
	Hptm. Galland	1 Hurricane	Tirlemont
	Lt. Rödel	1 Hurricane	Tirlemont
I./JG 27	Oblt. Framm	2 Blenheim	Maastricht
	Oblt. Framm	1 Hurricane	Maastricht
	Oblt. Homuth	1 Blenheim	Lüttich
	Lt. Borchert	1 Blenheim	Maastricht
	Lt. v. Weiher	1 Hurricane	Maastricht
	Fw. Sawallisch	1 Battle	Maastricht
	Fw. Schröder	1 Hurricane	Maastricht
	Gefr. Kaiser	1 Hurricane	Tongeren
I./JG 1	Hptm. Schlichting	1 Blenheim	Maastricht
	Oblt. Adolph	2 Blenheim	Maastricht
	Oblt. Adolph	1 Blenheim	Lüttich
	Oblt. Braune	1 Blenheim	Maastricht
	Lt. Graf Kagenack	2 Blenheim	Maastricht
	Lt. Dr. Örtel	1 Blenheim	Maastricht
	Fw. Blazytko	1 Blenheim	Lüttich
	Fw. Richter	1 Blenheim	Hasselt
I./JG 21	Oblt. Schneider	1 Hurricane	Wavre
	Lt. Freiherr v. Boeselager	1 Hurricane	Wavre
	Lt. Schmidt	1 Bloch 152	Namur
	Uffz. Schilling	1 Hurricane	Wavre
	Gefr. Kempf	1 Hurricane	Wavre
II./JG 27	Hptm. Andres	1 Fokker C.X	Wageningen
	Lt. Kohl	1 Fokker C.X	Wageningen
	Lt. Kugler	1 Blenheim	Rotterdam
	Lt. Wiesinger	1 Blenheim	Rotterdam
	Fw. Roeckel	1 Blenheim	Rotterdam
	Uffz. Bendert	1 Blenheim	Rotterdam
	Uffz. Schacht	1 Blenheim	Rotterdam

Es ist heute nicht mehr ganz einfach, genaue Daten und komplette

Aufstellungen, wie zum Beispiel die vorangegangene Abschußliste vom 12. Mai 1940, zu rekonstruieren. Andererseits soll es auch nicht Sinn dieser Geschwadergeschichte sein, lückenlose Siegesaufstellungen auszuweisen.

Der Leser hat sich bisher einer Unmenge von Zahlenangaben und Erfolgsmeldungen gegenübergestellt gesehen. Heute, nachdem wir von den damaligen Ereignissen einen gewissen Abstand gewonnen haben, muß nun hieraus ein ganz anderes Bild entstehen, wobei die Taten nicht verherrlicht, andererseits aber die von den Männern auf beiden Seiten vollbrachten Leistungen nicht geschmälert werden sollten.

Viele, die sich damals gegenüberstanden, sind heute Freunde geworden, und man betrachtet gemeinsam nun die geschichtlichen Ereignisse, nicht selten sogar mit einem Bedauern, daß es überhaupt einmal so etwas gab.

Hoffen wir, daß sich die Zahl der wenigen immer mehr verringert, die heute noch voller Grimm daran denken und eine gewisse Kriegsbegeisterung immer noch nicht ablegen können. Hoffen wir, daß Männer wie jene Typen, die es nicht überwinden können, keine Auszeichnung erhalten zu haben, weil der Abschuß einer »Feindmaschine« mangels Zeugen nicht anerkannt wurde, kein Gehör mehr finden werden.

NACH FRANKREICH

Die vom JG 27 in den ersten Tagen des Einsatzes im Westen errungenen Erfolge täuschen nicht über eine andere, immer mehr in Erscheinung tretende Tatsache hinweg. In allen Formen eines Luftkampfes und eines Eingreifens in den Erdkampf geschult, ist jedoch das Geschwader für die Aufgaben eines unmittelbaren Bomberbegleitschutzes so gut wie nicht vorbereitet, da es, wie es Generalmajor v. Richthofen ausdrückt, nicht dem Wesen des Jagdfliegers entspricht, derartige Einsätze zu fliegen.

Diesen Mangel aber müssen mit bitteren Erfahrungen die Kampf- und Schlachtfieger bezahlen, denn ihre verhältnismäßig hohen Verluste sind mehr oder weniger nur auf das unzureichende Zusammenwirken mit den Jagdgruppen zurückzuführen.

Einen Tag nach dem ereignisreichen 12. Mai steht das Geschwader bereits vor neuen Aufgaben. Das Einsatzgebiet liegt diesmal ziemlich weit südlich und umfaßt den Raum Charleville-Sedan in Frankreich. Geschwaderstab und die I./JG 27 verlegen deshalb nach Odendorf bei

Euskirchen, während die I./JG 21 in Vogelsang ihren neuen Einsatzplatz bezieht. Die I./JG 1 bleibt in Gymnich.

Von der Verlegung ebenfalls ausgenommen ist die II./JG 27, deren Operationsbereiche weiterhin in Holland und Belgien liegen. Hauptmann Andres gelingt am 12. Mai ein wahrscheinlicher Abschuß, als er östlich von Löwen eine Renard R 31 angreift, die er aber nach dem Hochziehen nicht mehr entdecken kann. Vermutlich stürzt das Flugzeug in einen Wald ab.

Um den Einsatzverlauf der zu verlegenden Gruppen ungestört aufrechtzuerhalten, stehen dem JG 27 sieben Ju 52 zur Verfügung, mit denen der Großteil der Bodenmannschaften zu den neuen E-Häfen gelangt, während schon am frühen Morgen Vorkommandos die bisherigen Plätze verlassen. Die Jagdmaschinen können bis 10 Uhr noch von Mönchen-Gladbach starten, zwei Stunden darauf sind die neuen Horste bereits voll einsatzfähig. Das Geschwader hat seine erste kriegsmäßige Verlegung hinter sich.

Gleichzeitig belegt die von Hauptmann Brustellin geführte I. Gruppe des Jagdgeschwaders 51 den Platz Dünstekoven unweit von Odendorf und wird bis auf weiteres dem JG 27 unterstellt.

Die Einsatzbedingungen in Odendorf gestalten sich recht schwierig, da der Platz bereits vor der Ankunft des JG 27 mit Schlachtfliegern belegt ist. Deshalb müssen für die Jagdstaffeln geeignete Wiesen und Felder gesucht werden, die aber so gut wie keine Tarnungsmöglichkeiten bieten. Auch die Wartung der Maschinen geht unter ungewohnten Bedingungen vor sich. Der bei jedem Probelauf, bei jedem Start durch die Luftschauben entfachte Staubsturm wird zur Unerträglichkeit.

Stab und I. Gruppe besitzen als Gefechtsstand je einen alten Zirkuswagen, und da man sich darauf einstellt, diese Wagen von nun an als wichtigste Einrichtung einer fliegerischen Einheit überall hin mitzunehmen, stattet man sie natürlich nach und nach auf das bequemste aus.

Am Verlegungstag selbst fliegen die Messerschmitt zwar genügend Einsätze, doch zeichnet sich nirgends ein Schwerpunkt ab. Immerhin können bei mehrfachen Berührungen mit gegnerischen Jagdflugzeugen fünf Luftsiege gemeldet werden.

Starke Regenfälle und eine tiefhängende Wolkenschicht über den Ardennen bringt die Luftaktivität an den beiden folgenden Tagen fast zum Erliegen. Allein die I./JG 27 erzielt einige Abschüsse, bevor sie am 15. Mai westlich Lüttich nach Jeneffe verlegt.

Gleich am ersten Tag liegt der neue Platz der Gruppe unter dem Störfeuer eines noch kämpfenden Lütticher Festungswerkes, und am

16. Mai wird die 1. Staffel im Raum Brüssel in einen heftigen Luftkampf mit neun Hurricane verwickelt, die eine Lysander auf ihrem Erkundungsflug begleiten. Ohne eigene Verluste vernichten die Deutschen den Aufklärer und zwei der ihn schützenden Jagdflugzeuge. Während eines der nächsten Einsätze muß Unteroffizier Sawallisch bruchlanden, nachdem seine Maschine einen Flaktreffer erhalten hat. Am selben Tag kann die Gruppe noch zwei weitere Hurricane abschießen.

Die II. Gruppe wird unterdessen ab 16. Mai vorwiegend für Begleitschutzaufträge vorgesehen, und sie wird diese Einsätze praktisch den ganzen Feldzug hindurch fliegen. Zu diesem Zweck verlegt am selben Tage nun auch die 5. Staffel nach Wesel. Man hat also aus den gemachten Erfahrungen gelernt, doch die von der II./JG 27 jetzt durchzuführenden Aufgaben verlangen größte Disziplin, da die Jagdflyer nun ständig am Kampfverband bleiben und daher auch weiträumige Luftaktionen unterlassen müssen.

Einen Tag später, am 17. Mai, beginnt die II. Gruppe mit der Verlegung nach St. Trond, die aber wegen wieder auftauchender Schwierigkeiten erst am 19. Mai abgeschlossen ist. Während dieser beiden Tage können Hauptmann Andres und sein Adjutant etwas Näheres über den am 11. Mai bei Tiel abgeschossenen Leutnant Scheffler erfahren. Dieser wird, nachdem er die Holländer überreden kann, ihn wieder freizulassen, von Engländern festgenommen und im Sommer 1940 nach Kanada transportiert.

Um den Kampfgebieten möglichst nahe zu sein, müssen auch die anderen Verbände des Geschwaders immer wieder ihre Einsatzhäfen wechseln. Am 16. Mai verläßt das JG 27 außer der I./JG 1 deutschen Boden und verlegt mit dem Stab, der I./JG 21 und der I./JG 51 nach Neufchâteau in den südlichen Ardennen. Schon zwei Tage später geht es nach Charleville, wo sich auch die I. Gruppe aus Jeneffe wieder einfindet.

Als erste Formation landet der Geschwaderschwarm bereits am 17. Mai auf dem 7 km von der Stadt entfernten und von den Franzosen erst in der vergangenen Nacht geräumten Platz.

Feindberührung in der Luft gibt es in jenen Tagen kaum. Bei Lille vernichtet Hauptmann Galland am 16. Mai eine Spitfire, während die I./JG 1 bei Laon und Compiègne vier Abschüsse verzeichnet. Tiefangriffen des JG 27 auf den Flugplatz Malmaison fallen vier abgestellte Hurricane zum Opfer.

Wegen der vorgeschobenen Lage muß das Geschwader die Sicherung des neuen Platzes bei Charleville selbst übernehmen. Hinter den

Bergketten, die sich südlich des Flugfeldes erstrecken, halten die Franzosen immer noch zahlreiche Artilleriestellungen.

Sehr schwierig sieht es zunächst mit der Heranführung von Treibstoff für die Maschinen des JG 27 aus, da der Nachschub auf dem Landweg nicht mehr durchkommt. Erst als die vom Fliegerkorps in größerer Zahl eingesetzten Ju 52 das notwendige Flugbenzin herbringen, bessert sich die Lage. Daneben sorgen die Männer des Geschwaders auf ihre Weise für zusätzliche »Treibstoffrationen«. Ankommende Transportmaschinen sowie Stabs- und Reiseflugzeuge werden entleert und behalten nur soviel Sprit, daß sie gerade den nächsten rückwärtigen Platz anfliegen können. Die Warte machen dabei nicht einmal vor der ebenfalls aufkreuzenden »Führer-Ju« des Flugkapitäns Baur halt.

Mitunter erhalten die vom Einsatz zurückgekehrten und sogleich wieder vollgetankten Jagdflugzeuge nur dann wieder Starterlaubnis, wenn eine für die Wiederbetankung genügende Menge Treibstoff bereitsteht.

Die in St. Trond liegende II./JG 27, jetzt vorübergehend dem JG 26 unterstellt, kennt hingegen derartige Schwierigkeiten weniger. Dafür aber muß sie schon in den ersten Tagen nach der Verlegung schwere Kämpfe bestehen. Die Gruppe fliegt Stukabegleitschutz in den nordfranzösischen Raum. Während einer dieser Eskortmissionen wird ein Schwarm der 5. Staffel plötzlich von etwa zwei Dutzend Morane angegriffen. Als sich der Schwarmführer, Oberleutnant Schäfer, gegen eine der Morane zur Wehr setzt, merkt er nicht, daß sich eine weitere französische Maschine bereits hinter ihn gesetzt hat. Aber da ist Leutnant Strobel heran und kann den gegnerischen Jäger abschießen. Die Gefahr scheint vorüber, aber noch während die Morane abkippt und zu trudeln beginnt, hängen vier andere Franzosen jetzt hinter Strobel. Verzweifelt versucht er, im Tiefflug nach Osten zu entkommen, doch die Morane lassen sich nicht abschütteln. Mit zerschossenem Motor und über 80 Treffern muß Leutnant Strobel schließlich notlanden. Doch nicht genug damit. Auf der nur wenige hundert Meter entfernt vorbeiführenden Straße haben englische Truppen den Absturz beobachtet und verfolgen nun Strobel, der mit Mühe in einen Wald entkommen kann. Mit Anbruch der Dämmerung wagt sich der Leutnant wieder ins Freie und gelangt nach einigen Strapazen auch zu den deutschen Linien.

Auch Oberleutnant Schäfer kann der Übermacht der französischen Jäger nicht entkommen. Er muß aus seiner in Flammen geschossenen

Messerschmitt abspringen und gerät mit schweren Brandverletzungen in französische Gefangenschaft. Später wird Schäfer von den vorrückenden deutschen Truppen wieder befreit.

Am 18. Mai kommen die von Charleville aus startenden Staffeln südlich Sedan und im Raum Laon-Reims zum Einsatz. Der Tag verläuft aber ohne besondere Ereignisse. Lediglich der Geschwader schwarm kann bei Montcornet, keine 10 km vom Platz Charleville entfernt, mehrere französische Panzer durch Tiefangriffe zum Umkehren zwingen.

Recht kampfreich zeigt sich der 19. Mai. Jede Art von Einsatz wird geflogen, vorwiegend jedoch Tiefangriffe gegen mehrere französische Flugfelder. Auf dem Platz von Soissons vernichtet die I./JG 1 vier Potez, und noch sechzehn weitere gegnerische Flugzeuge gehen in Flammen auf, als das Geschwader die Plätze Amiens, Arras, Rethel und Albert angreift. Der Geschwaderschwarm nimmt sich die Potez-Werke in Meaulte zum Ziel und beschießt die Fabrikhallen.

Die freie Jagd kommt ebenfalls nicht zu kurz an diesem Tag. Nach einer langen Pause bringt das JG 27 wieder eine höhere Zahl von Abschüssen mit nach Hause. Hauptmann Galland bezwingt zwei Potez 63, die I./JG 27 erzielt drei und die I./JG 1 sieben Luftsiege. Zwei britische Fairey Battle fallen der I./JG 51 zum Opfer. Wegen Brennstoffmangels müssen aber drei Maschinen der Gruppe notlanden, da die Einsatzziele ziemlich weit vorn liegen an diesem Tage.

Nach einem Luftkampf mit britischen Gegnern wird Leutnant Strehl abgeschossen und gerät in Gefangenschaft.

Einen weiteren Totalverlust erleiden die ständig zwischen der Front und dem Hinterland pendelnden Transporterformationen, als eine der Ju 52 über dem Platz Charleville ohne Feindeinwirkung abstürzt.

Am Abend werden die Franzosen noch einmal aktiv und versuchen mit ihren Jagdmaschinen die deutschen Vormarschwege anzugreifen. Es ist Gallands Idee, daß ein großer Teil des Geschwaders bei Anbruch der Dämmerung noch einmal startet, um das Frontgebiet nach den französischen »Horizontschleichern« abzusuchen.

Tatsächlich kann Galland selbst nach ziemlich langer Wartezeit einen dieser Gegner ausmachen. Es ist bereits 21.45 Uhr, als er die tief fliegende Potez über einem Dorf mit einer wohlgezielten Garbe trifft und sie so zum Absturz bringt.

Was sich danach ereignet, hat den wohl kürzesten jemals von Galland und dem ihn ständig begleitenden Leutnant Rödel unternommenen Überlandflug zur Folge.



Absturz einer
Bf 109 der
I. Gruppe in
Graz am
6. April 1941



Russische Kampf-
flugzeuge bombar-
dieren den Platz
des JG 27 in Wilna



Oberst Mölders
(rechts) bei einer
Lagebesprechung
mit dem Geschwa-
derkommandeure des
JG 27, Bernhard
Woldenga (Mitte)

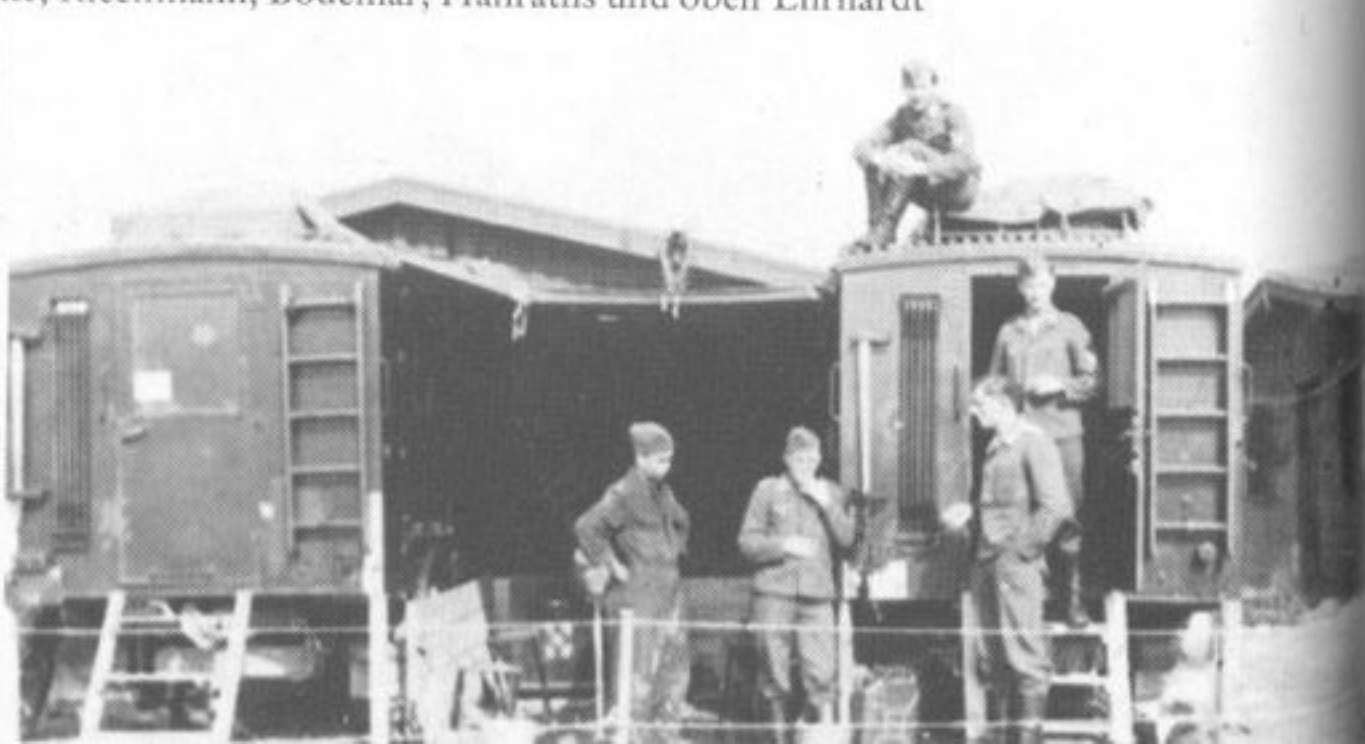


Bereitstellung des JG 27 im Strumatal auf dem Balkan 1941, kurz vor dem Einmarsch in Griechenland. (Die Flugzeuge am Flugplatzrand sind klein, aber gut erkennbar.)

Aufbau der Fernschreibstelle in der Villa der Madame Lupescu, der Freundin des Ex-Königs Carol II. von Rumänien



Ausladen einer Funkstelle aus Transportflugzeugen in Plovdiv
Verladen einer Funk-Sprech-Stelle per Esel nach Malaxa/Kreta,
von links: Erhardt, Schnal (unten links)
Fernschreibstelle der LN-Komp. des Geschwaders in Krumowo,
von links: Henke, Riechmann, Bodemar, Hanraths und oben Ehrhardt



Nach dem Abschluß der Potez ist es bereits völlig dunkel. Ohne jede Ahnung, ob sie sich bereits über dem eigenen Gebiet befinden, müssen sich die beiden Offiziere zu einer Notlandung entschließen, da der Sprit nahezu verbraucht ist. Mit viel Glück kommen die Messerschmitt auf einer von Hecken und Bäumen umgebenen Wiese zum Stehen. Durch auftauchende Soldaten, die sich tatsächlich als deutsche herausstellen, erfahren Galland und sein Rottenflieger, daß sie in unmittelbarer Nähe eines Flugplatzes niedergegangen sind. Es ist Charleville, der eigene Platz. Und nun startet Galland mit den letzten Tropfen Benzin von dieser Wiese aus zu dem in Sichtweite liegenden Platz. Leutnant Rödel muß sich bis zum nächsten Morgen gedulden und auf Treibstoff warten, dann kann auch er mit seiner Maschine den kleinen Sprung zum Einsatzhafen machen.

Da sämtliche Straßen der Ardennen durch Sprengungen nahezu unpassierbar geworden sind, brauchen die Bodenteile der von Jeneffe nach Charleville verlegenden I./JG 27 zwei Tage, um an den neuen Platz zu gelangen. Ihr Weg führt sie über Maastricht zurück nach Aachen, von da nach Eupen-Malmedy, St. Vith und Stavelot. Als die Männer in der Nacht zum 20. Mai in Charleville eintreffen, überrascht es doch, daß sie trotz der Zustände auf den Vormarschstraßen schon da sind.

Schon nach wenigen Tagen zeigt das sich immer mehr nach Westen verschiebende Frontgebiet, daß Charleville den Einsatzbedingungen nicht mehr genügt. Der Platz liegt nun für die Jagdmaschinen viel zu weit im Hinterland. Deshalb ist eine Verlegung des Geschwaders in den Raum Guise, östlich von St. Quentin, vorgesehen. Die immer noch unzureichende Treibstoffversorgung verhindert allerdings die schon für den 20. Mai geplante Beziehung des neuen Platzes, und nur ein Vorkommando des Nachrichtenpersonals wird zunächst dorthin in Marsch gesetzt. Am selben Abend kann dann aber wenigstens die I./JG 51 ihren alten Platz Neufchâteau aufgeben und nach Guise starten, nachdem sie in harten Tiefflugeinsätzen gegen französische Plätze bei Laon sechs Potez am Boden zerstört hat.

Von den am 20. Mai vom Gegner eingesetzten Potez und Morane kann das JG 27 insgesamt acht abschießen. Bei einem Luftkampf nördlich Amiens wird der bereits durch zwei Luftsiege bekannt gewordene Leutnant Braxator von der 3./JG 1 abgeschossen. Der erste Gefallene des Jagdgeschwaders 27.

Bereits am 21. Mai soll wieder verlegt werden, doch der in der kommenden Nacht plötzlich einsetzende und anhaltende Regen macht

wieder einmal das Unternehmen unmöglich. Nur die I./JG 51 fliegt als einzige Gruppe von ihrem hochgelegenen Platz Neufchâteau den neuen Horst Cambrai-Süd an. Bereits am Abend ist die Gruppe im Einsatz. Jagdschutz für die Schlachtfieger. Sogar Tiefangriffe gegen französische Panzer auf den Straßen Cambrai-Arras werden geflogen.

Je eine Spitfire können Hauptmann Pitcairn und Feldwebel Heinz Bär anschießen. Insgesamt sind es zwölf Luftsiege, die das JG 27 an diesem Tag über Frankreich erzielt, die Mehrzahl davon Morane.

Erst gegen Mittag des 22. Mai sind die fliegenden Teile des Geschwaders wieder vereint. Alle drei Gruppen, der Stab und die I./JG 51 liegen in Guise, Tupigny und Cambrai auf Äckern verstreut. Am selben Tag verlegt auch die II./JG 27. Der neue Horst heißt Brüssel-Evère, wo bereits das Nachrichten-Vorkommando das Nötigste vorbereitet hat. Hier in Brüssel wird die Gruppe dem Kampflehrgeschwader 1 unterstellt und somit nur noch für Begleitschutzaufgaben eingesetzt.

Verzweifelt versucht die französische Nordarmee den Durchbruch zu erzwingen. Ein überraschender Panzervorstoß bis in die Nähe von Cambrai wird durch motorisierte Infanterie unterstützt. Für die Deutschen ergibt sich in diesem Raum eine kritische Lage, da die örtlichen Abwehrkräfte unterlegen sind. Mit der I./JG 21 greift Hauptmann Ultsch selbständig in den Kampf ein und bringt tatsächlich die Franzosen durch pausenlose Tiefangriffe zum Stehen.

Es ist immer noch der 22. Mai. Gegen Mittag greift auch der Geschwaderstab in den Kampf ein und beschießt Panzer nördlich von Cambrai. Hierbei gelingt es Leutnant Rödel, eines dieser Fahrzeuge in Brand zu setzen.

Endlich werden nun auch die Stukas eingesetzt. Den Begleitschutz fliegt die I./JG 51, jedoch läßt sich unbegreiflicherweise kein gegnerischer Jäger blicken. Den Franzosen scheint auch diesmal jede Luftunterstützung zu fehlen. Die weitverzweigten Einsätze der deutschen Jagdmaschinen erstrecken sich daher sogar bis in den Raum St. Omer, wo drei Truppentransportzüge angegriffen werden.

Da die schon sehr kleinen Äcker um Guise auch noch mit den Stuka-einheiten geteilt werden müssen, kommt es an jenem Tage zu einem tragischen Unfall. Als Leutnant Beckert seine Maschine beim Start hochziehen will, rammt er eine gerade einschwebende Ju 87 und findet dabei den Tod.

CALAIS – DÜNKIRCHEN, »UNTERNEHMEN PAULA«

Die Front bewegt sich immer mehr in Richtung Kanalküste. Die in den nächsten Tagen geflogenen Einsätze des Geschwaders umfassen Begleitschutzmissionen für Zerstörerverbände, die nun schon die Hafenstädte angreifen. Hierbei fällt es auf, daß sich auch der Widerstand des Gegners in der Luft verstärkt. Das wird deutlich, wenn man die Ergebnisse des 23. Mai auswertet. Leutnant v. Weiher fällt im Luftkampf östlich Ypern, Feldwebel Pötsch und Leutnant Schmidt werden ebenfalls abgeschossen und geraten in Gefangenschaft. Nördlich Cambrai muß Unteroffizier Wittmer von der I./JG 1 herunter und wird seitdem vermißt. Das Geschwader erzielt 18 Luftsiege am 23. Mai, wobei Hauptmann Balthasar mit drei und Leutnant Franzisket mit zwei Abschüssen erfolgreich sind.

Einen Tag später verliert der Gegner durch das JG 27 weitere fünf Maschinen im Raum Calais und Amiens. Aber diesmal hat es auch den Kommandeur der I. Gruppe erwischt. Hauptmann Riegel kommt vom Einsatz zurück und landet mit einem Beinschuß.

Längst liegen die Feldflughäfen des Geschwaders schon wieder viel zu weit von der Front entfernt. Deshalb ist für den 25. Mai die Verlegung nach St. Omer geplant. Ein Teil der Bodenkolonnen, die auch die Benzinreserven transportieren, setzt sich bereits am Vortage in Marsch. Die Besatzungen der Jagdflugzeuge des Stabes und der I./JG 27 sollen dann nach einem Früheinsatz gegen Calais anschließend in St. Omer einfallen.

Doch auch hier geht es nicht ohne Schwierigkeiten ab. Als das Gelände, wie immer vor der Landung auf einem vom Gegner übernommenen Platz, einer eingehenden Erkundung im Tiefflug unterzogen wird, zieht Kommodore Ibel seine Maschine sofort wieder hoch. Die anderen Messerschmitt des Stabsschwarmes folgen. »Ausweichplätze anfliegen!« kommt der Befehl. Ibel stellt fest, daß der Platz St. Omer genau zwischen deutschen und englischen Artilleriestellungen liegt, die sich heftige Feuergefechte liefern. Die Flugzeit geht zu Ende, doch die Gruppen des JG 27 können auf den vereinbarten Plätzen um St. Pol landen. In fieberhafter Eile tankt man eine der gelandeten Bf 109 sofort wieder auf, um mit ihr die Verbindung nach Guise aufzunehmen. Die Umleitung der restlichen fliegenden Teile und der Bodenformationen muß schnellstens befohlen werden.

Doch damit noch nicht genug. Die I./JG 51 befindet sich im Einsatz über Calais, und auf St. Pol steht nur eine Maschine teilweise betankt.

Von Osten dröhnt eine Staffel Transportmaschinen heran. Vollbeladen mit Treibstoff für die Jagdflugzeuge setzen sie zur Landung an. Die beiden ersten Maschinen sind noch nicht auf der Erde, als ganz überraschend ein Schwarm Spitfire über den Platz fegt. Nach wenigen Sekunden schießen sie die beiden Ju 52 ab. Gewaltige Explosionen erfüllen die Luft. Von den beiden Transportern bleiben nur noch umherflatternde Teile. Hauptmann Galland gelingt es, sich in die einzige, aber nur halb einsatzfähige Jagdmaschine zu stürzen. Mit einem Blitzstart ist er in der Luft und verhindert die Vernichtung der dritten, gerade einschwebenden Junkers.

Auch für die II./JG 27 kommen aufreibende Tage, und mitunter werden bis zu 13 Einsätze innerhalb vierundzwanzig Stunden geflogen. Sämtliche Aktionen bleiben jedoch ohne Feindberührung in der Luft. Immerhin verliert das Lehrgeschwader nur ein einziges Flugzeug dank des starken Begleitschutzes durch die II. Gruppe. Kommodore des Lehrgeschwaders, Oberst Bülowius, meldet der Luftflotte, daß die ausgezeichnete Jagdeskorte es seinen Männern erlaubte, die Bomben »wie auf dem Übungsplatz zu werfen«.

Am 26. Mai 1940 fällt die I./JG 21 auf dem Platz Monchy-Breton bei St. Pol ein. Von hier aus nimmt diese Gruppe nun an dem Kampf an der Kanalküste teil.

Über einen solcher Einsätze gegen Calais am 26. Mai berichtet Leutnant Graf v. Kageneck sehr anschaulich: *»Wir saßen bereits angeschnallt in unseren Maschinen, als die Stukas bombenschwer unseren Feldflugplatz mit Kurs Calais überflogen. Das Wetter war gut, leichter Fröhndunst, Sonne im Rücken und gute Sicht nach unten. Schnell waren wir in der Luft, sammelten in einer Kurve zur Gefechtsformation und hatten die Stukas bald eingeholt. In dicken Haufen, die Jäger leicht nach beiden Seiten pendelnd, näherten wir uns dem Ziel. Es war auch ohne Kompaß nicht zu verfehlen. Eine dichte schwarze Rauchsäule zeigte den Weg. Kurz vor dem Ziel der Ruf der Spitzenreiter: ›Vor uns Spitfires!‹ Die Spitfire hatte einen sehr guten Ruf. Dann begann der Hexenkessel.*

Hochziehen, enge Kurven, immer hintereinander, nicht zu unterscheiden, wer Freund, wer Feind. Abschwung, nachdrücken – da, eine Qualmwolke, Feuer, Fallschirm. Kurz darauf die wohlbekannte Stimme von Hauptmann Balthasar im Sprechfunk: ›Abschuß!‹, irgendwer bestätigte: ›Viktor, Viktor!‹

Wir alle hatten zugesehen und waren bei den Bombern geblieben. Ruhe war im Verband. Wir ahnten schon, daß die Tommies die Kämp-

fer gesehen hatten und sich den Jägern zu entziehen suchten. Wir stiegen noch etwas, um rechtzeitig genügend Fahrt zur Verfügung zu haben. Da kamen sie auch schon, einzeln oder in Gruppen von unten. Nun sahen sie uns und kreisten noch einmal. Wir konnten warten, aber es kribbelte in den Fingern. Da zog einer steil hoch und schoß aus großer Entfernung. Einer oder zwei von uns stießen hinunter, schossen, zwei Rollen des Engländers, Abschwung!

Sollten sie nur wiederkommen! Doch sie warteten lieber auf die Stukas im Parterre. Der Bombenwurf ging ganz schnell vor sich. Von der Seite sah es wie eine Gießkanne aus, es regnete Stukas und einen Stock tiefer Bomben. Feuer, Rauch und Staub fesselten das eine Auge, das andere suchte. Die Stukas verschwanden sichtlich erleichtert auf Gegenkurs. Wir blieben in ihrem Rücken zur freien Jagd. Die Engländer hatten den Anschluß verpaßt und kamen erst wieder, als wir ihnen unsere ganze Aufmerksamkeit widmen konnten. Eine scharfe Kurbelei begann, aber die Stukas kamen ungerufen zurück.«

Bei diesem Unternehmen vernichtet Hauptmann Balthasar zwei, Feldwebel Clade und Oberleutnant Dobislaw, Kapitän der 9. Staffel, je eine Spitfire. Während der Luftkämpfe wird Unteroffizier Vogel tödlich abgeschossen, und auch die I./JG 21 hat einen Gefallenen, Feldwebel Hartwig. Infolge Schußbeschädigung über Calais gelingt es auch dem Kommodore des JG 27 nicht, den Einsatzhafen zu erreichen. In der Gegend von Giunes muß Ibel seine Bf 109 aufsetzen, und erst am Abend kehrt er zum Geschwader zurück.

Die am folgenden Tag geflogenen Einsätze sehen ähnlich aus. Das Geschwader hat weiterhin die Aufgabe, den gegnerischen Jagdschutz vom Raum Dünkirchen fernzuhalten. Dies gelingt auch, aber das JG 27 erzielt dabei keinen Abschluß. Dagegen muß Unteroffizier Gillert bei Boulogne als vermißt gemeldet werden.

Erneute Regenfälle setzen die Flugaktivität stark herab, da die Plätze der einzelnen Gruppen mehr oder weniger überschwemmt sind. Aber bereits am nächsten Tage, dem 28. Mai 1940, führt das Geschwader insgesamt 116 Starts durch. Aber auch der Gegner scheint nur auf die sich nun bessernden Wetterverhältnisse gewartet zu haben, denn die Royal Air Force erscheint über Dünkirchen wieder in größerer Anzahl.

Am 28. Mai schießt Hauptmann Galland zwei Blenheim ab. Die eine davon schlägt weit draußen im Kanal auf das Wasser, nachdem ihr Öltank von den deutschen Geschossen zerrissen worden ist. Die Blenheim sinkt sofort. Als Galland in St. Pol landet, ist seine Messerschmitt über und über mit Öl beschmiert.

Außer den beiden Blenheim meldet das Geschwader noch drei weitere Luftsiege, und die nächsten beiden Tage läßt sich über Dünkirchen kein britisches Flugzeug sehen, so daß sich die deutschen Luftangriffe gegen Schiffseinheiten draußen vor der Reede richten.

Das gesamte Geschwader verlegt am letzten Maitag zurück auf die alten Plätze um Guise. Einem Luftflottenbefehl zufolge sollen in Guise alle Gruppen bis auf die I./JG 27 vorläufig aus dem Geschwaderverband ausscheiden, aber noch am Abend trifft ein Gegenbefehl ein, der diese Aktion rückgängig macht. Das ist natürlich ein Grund zum Feiern, denn keiner der Flugzeugführer konnte sich so recht mit der Zersplitterung des Geschwaders abfinden.

Die II. Gruppe verstärkt dank der Wetterbesserung am 31. Mai ebenfalls ihre Einsatzfähigkeit gegen Dünkirchen. Feldwebel Witzel schießt nahe dem Stadtgebiet einen Lysander-Aufklärer ab, nach langer Zeit wieder ein Luftsieg für die Gruppe.

Auffallend ist es, daß die Spitfire-Staffeln oft nach eingeleiteten Angriffen gegen die deutschen Kampfverbände sofort abdrehen, wenn die Jagdmaschinen der II./JG 27 ihrerseits einkurven. Leider dürfen die Briten infolge des strikten Kommandeursbefehls nicht verfolgt werden, da die Messerschmitt in erster Linie sich nur um den Schutz der Kampfflugzeuge zu kümmern haben.

Auch während der Rückverlegung nach Guise fliegt das JG 27 weitere Einsätze gegen Dünkirchen. Die Stadt selbst steht immer mehr vor der Gefahr einer Einkesselung durch die Deutschen. Mit noch unübersehbaren Mengen von Kriegsmaterial haben sich das englische Expeditionskorps und Teile der französischen Armee hier zurückgezogen und sehen einem noch ungewissen Schicksal entgegen. Die Zeichen, daß sich hier eine Tragödie von noch unvorstellbarem Ausmaß anbahnt, werden immer deutlicher.

Zwei Wellington-Bomber werden am 1. Juni von der I./JG 27 über der Stadt abgeschossen, und am 2. Juni kommt es zu lebhaften Luftgefechten mit starken britischen Jagdverbänden. Sie liefern den Deutschen hartnäckige und mit Verbissenheit geführte Kämpfe. Hauptmann v. Ankum-Frank, Hauptmann Galland sowie Leutnant Rödel vernichten je eine Spitfire. Das RAF-Fighter Command verliert am selben Tag noch drei weitere Spitfire durch Oberleutnant Homuth, der zweimal Sieger bleibt, und durch Unteroffizier Sippel. Trotz der mit großer Bravour geführten britischen Angriffe verliert das JG 27 keine einzige Maschine.

Mit dem für den 3. Juni 1940 angesetzten »Unternehmen Paula« soll

der französischen Luftwaffe endgültig der Todesstoß versetzt werden. Das Unternehmen richtet sich gegen die um Paris liegende Flugzeugindustrie sowie gegen Flugplätze in diesem Raum. Ab Mittag sind die Sturzkampf- und Kampfverbände, begleitet von den Zerstörergruppen und Jagdeinheiten dreier Fliegerkorps, am Himmel. Mit rund 1200 gleichzeitig über dem Zielraum erscheinenden Flugzeugen ist es die einzige große geschlossene Demonstration der Luftwaffe während des Krieges. Die Angriffe erfolgen zwischen 14 und 15 Uhr. Die Durchführung des Begleitschutzes untersteht dem Jagdfliegerführer der Luftflotte 3, Oberst v. Massow, unter dessen Kommando daher auch das JG 27 tritt.

In 7000 Meter Höhe fliegt das Geschwader in Gefechtsformation in den befohlenen Sektor. Die Sicht ist verhältnismäßig gut, aufgelockerte Kumuluswolken hängen bis etwa 3000 Meter hinunter. Die Jagdmaschinen erreichen Compiègne. Heftiges Flakfeuer, teilweise gut liegend, macht sich plötzlich bemerkbar. Dadurch ist aber auch die gegnerische Jagdabwehr erheblich mitbehindert. Die wenigen Morane-Staffeln, welche sich den Deutschen nähern, werden befehlsgemäß abgedrängt, jedoch nicht verfolgt.

Infolge eines Flaktreffers muß der Jafü 3, Oberst v. Massow, mit seiner brennenden Maschine notlanden. Es dauert neun Tage, ehe er nach anstrengender Flucht wieder auf deutsche Truppen stößt.

Das JG 27 meldet keinen einzigen Abschluß, hat jedoch auch selbst keine Verluste. Lediglich die von St. Leger aus gestartete II./JG 27 kann durch Leutnant Daig einen Luftsieg erringen. Daig schickt eine Morane mit schwarzer Rauchfahne zu Boden, kann aber den Aufschlag nicht beobachten. So gilt dieser Abschluß als nicht anerkannt. Der Erfolg des ganzen Unternehmens bleibt umstritten, und die anderen Luftwaffenverbände verlieren 25 bis 30 Maschinen.

BIS ZUM ENDE DES FRANKREICHFELDZUGES

Am 4. Juli 1940 fällt Dünkirchen. Da die holländische und belgische Armee bereits kapituliert hat und das britische Expeditionskorps sich nach England zurückschlagen konnte, ist Frankreich nun auf sich allein gestellt. Und auch hier zeichnet sich schon das beginnende Ende ab. Es sieht so aus, als ob nichts die deutschen Truppen aufhalten könnte.

Das VIII. Fliegerkorps ist von nun an im Brennpunkt der neuen Offensive an der Somme und Aisne eingesetzt. Wolkenloses strahlen-

des Wetter begünstigt dabei alle Flugunternehmen der Luftwaffe.

Als ein wichtiger Tag in der Geschichte gilt der 5. Juni 1940, denn endlich wird die II./JG 27 mit dem Geschwader vereint. Die Gruppe begleitet an diesem Tag mit 27 Maschinen einen Stukaverband nach Montdidier und landet anschließend in Guise-Nord. Doch eine Maschine fehlt. Es ist die Messerschmitt von Oberleutnant Roos, dem Kapitän der 5. Staffel. Roos wird mehrere Tage später in Rennes von deutschen Truppen befreit, und endlich erfährt das Geschwader seine Geschichte.

»Ich griff aus überhöhter Position eine der am höchsten fliegenden Moranes an. Nach dem zweiten Feuerstoß ging die Morane steuerlos nach unten. Ich hatte das Gefühl, sie abgeschossen zu haben. Plötzlich bemerkte ich rechts vorn in meiner Kabine eine Stichflamme; Einschläge von Geschossen habe ich nicht beobachtet. Ich warf das Kabinendach ab und löste die Anschnallgurte. Von den folgenden Ereignissen habe ich keine Erinnerung mehr bis zu dem Augenblick, da ich – unter einer Hecke liegend – einen französischen Offizier und drei Soldaten vor mir sah. Es war in einem hohen Buchenwald.

Ich wurde zu einer Krankenstube geführt, da ich starke Brandverletzungen im Gesicht und am Körper hatte. Die Wunden wurden mit Salbe behandelt und ich dann zum Verhör gefahren. Dort traf ich mit Hauptmann Mölders zusammen. Ich sagte dem Dolmetscher, daß ich keine Aussagen machen könne, worauf ich in Ruhe gelassen wurde. Auf einer anderen Dienststelle wurde ich wieder vernommen. Auf dem Weg durch den Ort versuchten mich Zivilisten, hauptsächlich Frauen, anzugreifen, doch kam es durch das Dazwischentreten der Posten zu keinen weiteren Ausschreitungen.

Ich kam dann mit hohem Fieber in ein Lazarett, wo ich der einzige Deutsche war und von zwei Soldaten bewacht wurde, die mich bei jeder Bewegung mit Kolbenschlägen behandelten. Ärzte erschienen keine, nur eine Schwester »sorgte« sich ab und zu um mich, und zwar indem sie mir einen breiten Leukoplaststreifen ohne Mull auf die offene Brandwunde des rechten Arms klebte oder mich mit dem Inhalationsapparat anblies. Hierbei war mein Bett von weißen und schwarzen Franzosen umringt, die meine Proteste nur mit Gelächter und Drohungen quittierten. Mein Zustand verschlimmerte sich stark. Ich muß im Fieberdelirium den Versuch gemacht haben, aus dem Bett zu steigen, und wurde von einem Wachtposten mit dem Bajonett in den Unterleib gestochen, so daß ich zusammenbrach.

Nach einigen Tagen wurde ich in diesem Zustand verlegt, ohne

Bahre. Bekleidet mit einer zerrissenen französischen Uniformhose, einer schmutzigen Decke als Umhang und lediglich Socken an den Füßen, mußte ich einen ganzen Tag im Wartesaal eines Bahnhofes in einer Ecke sitzend warten. Der schmutzige Raum war voller Flüchtlinge und Soldaten, die dauernd auf mich einschimpften. Bei den starken Schmerzen eine Qual. In einem Güterwagen wurde ich weiterbefördert. Trotz meines Fiebers und des Bajonettstiches erlaubte man mir nicht, mich auf den Boden zu legen. Nun verlor ich das Bewußtsein. Jetzt rief man endlich einen Arzt, der mich behandelte. In Rennes wurde ich gut behandelt.«

Im Raum Roye stellen sich am 5. Juni die französischen Jagdstreitkräfte zum Kampf. Zahlenmäßig sogar überlegen und gut geführt, liefern sie den Deutschen erbitterte und hervorragend geflogene Gefechte. Das JG 27 kann an diesem Tage 22 französische Maschinen abschießen, allein viermal erfolgreich bleibt dabei Hauptmann Balthasar. Drei Jagdflugzeuge fallen durch Leutnant Franzisket, zwei andere vernichtet Oberleutnant Homuth. Auch der zweite Tag der Offensive bringt eine unvermindert hohe Lufttätigkeit auf beiden Seiten. Insgesamt 17 Einsätze mit 265 Starts fliegt das Geschwader.

Es ist also nicht verwunderlich, wenn es immer wieder zu Unfällen kommt. Kurz ist der Aufenthalt der zurückkehrenden Maschinen. Frisch aufgetankt und mit neuer Munition versehen, steht die Messerschmitt von Leutnant Daig am Start. Der nächste Einsatz. Schon während Daig Fahrt aufnimmt, erkennt er eine in der Startbahn stehende Bf 109 der I./JG 1. Das Hindernis ist nicht mehr zu umgehen, die Fahrt ist schon zu groß. Mit erheblicher Geschwindigkeit rammt Daig die andere Maschine. Seine eigene Messerschmitt ist sofort in Flammen gehüllt. Männer des Bodenpersonals, die rasch und mutig eingreifen, holen den mit vielen Brandwunden bedeckten Daig aus seinem Jagdflugzeug.

Wieder steht Hauptmann Balthasar mit fünf Luftsiegen an der Spitze. Das JG 27 vernichtet am 5. Juni insgesamt 27 gegnerische Maschinen, doch die hohen Verluste der Franzosen zeugen für ihre große Kampfbereitschaft.

Bereits am 6. Juni verläßt die I./JG 21 endgültig das Jagdgeschwader 27 und kommt als III. Gruppe zum JG 54. Auch die I./JG 51 scheidet aus dem Geschwaderverband aus.

Die Flugplätze von Clastres und Roupy bei St. Quentin sind am 7. Juni das Verlegungsziel des Stabs und der I./JG 27. Auch die II. Gruppe folgt am nächsten Tage dorthin.

Der riesengroße Platz von Clastres ist sehr eben, aber mit etwa ein- einhalb Meter hohem Gras bewachsen. Hierin liegen noch Reste mehrerer abgeschossener britischer und französischer Flugzeuge. Darüber hinaus ist das Gelände mit Splittergräben überzogen, die man erst sieht, wenn man hineingefallen ist. Zunächst gehen die Männer daran, eine Startbahn zu mähen. Die ersten Maschinen starten bald, und den Zuschauern bietet sich ein phantastisches Bild, denn hinter den die Piste entlangfegenden Messerschmitt erheben sich riesige Wolken des frischgemähten Grases.

Ausgesprochen unglücklich verläuft für die II. Gruppe der nächsten Tag. Zunächst fahren Hauptmann Andres und Leutnant Kargel mit ihrem Mercedes in einen der erwähnten Splittergräben. Der Wagen hat nur noch Schrottwert. Dann schießt Leutnant Kugler mit einem Jagdgewehr und gefundener französischer Munition auf eine Taube. Das, was Kugler für Schrotpatronen gehalten hat, stellt sich als Treibmunition für leichte Minen heraus. Dem Leutnant wird die linke Hand abgerissen. Mittags können der Kommandeur und die Feldwebel Witzel, Krenzke und Bendert zwar vier Morane abschießen, aber die Gruppe selbst hat drei Totalausfälle. Nicht genug damit. Beim nächsten Einsatz kommt es zu einem Luftkampf mit etwa sieben Morane bei Creil und Sentis. Hauptmann Andres und zwei weitere Flugzeugführer werden danach vermißt. In Clastres ist die Stimmung nach diesem Einsatz sehr gedrückt und keiner spricht ein Wort. Sechs Flugzeugführer, darunter der Kommandeur, fehlen. Plötzlich schrillt das Telefon. Man erfährt, daß Hauptmann Andres in vorderster Linie notlanden mußte. Im Verlauf des Abends melden sich noch drei weitere der vermißten Piloten der Gruppe, nur Unteroffizier Siegemund bleibt für immer verschollen, und Unteroffizier Mettner findet man zwei Wochen später tot auf.

Es ist Feldwebel Kranich, der über den Einsatz bei Creil einen eindrucksvollen Bericht liefert: »Ich wurde als letzter Mann von einer Morane angegriffen, die sofort abließ, als ich nach einer 45°-Kurve eine Rolle flog. Sie griff dann meinen Rottenführer an. Ich brauchte nur einzuschwenken und saß hinter ihr. Meine erste Garbe saß. Sie drehte ab, ich folgte ihr. In einem kurzen Kurvenkampf, in dem ich 400 Schuß auf meinen Gegner verschoß, legte er sich langsam auf die Seite und schmierte über die Fläche senkrecht ab. Ich sah ihm nach, um möglichst den Aufschlag zu beobachten, als ich zwei Einschüsse in der linken Fläche bemerkte. Drei Morane waren im direkten Anflug auf mich. Ich entzog mich weiterem Beschuß durch einen Abschwung. Der Gegner folgte nicht. Zehn Kilometer vor der Front ein heftiger

Schlag im Motor, die Latte blieb mit plötzlichem Ruck stehen. Die Maschine wurde immer steiler und ließ sich nicht halten. Ich stieg in 3000 Meter aus, wobei die äußersten Bahnen rissen. Der Aufschlag war entsprechend hart. Ich hatte einen Splitter in der rechten Ferse, eine aufgerissene linke Wade, Blutergüsse und Schmerzen in der Leistengegend. Vier Poilus nahmen mich gefangen. Nach fünf Tagen kamen die deutschen Truppen und befreiten mich in einem kleinen Dorf.«

Die französischen Streitkräfte fluten vor der gesamten Front zurück, und auch die Zivilbevölkerung ist in Bewegung geraten. Das alles führt zu einem heillosen Chaos auf den Straßen.

Der Luftraum ist wie leergefegt, die Einsätze des Geschwaders bringen kaum noch Feindberührung. Am 8. Juni kann Leutnant Rödel noch eine Blenheim über dem Kanal abschießen. Die britische Maschine wird vom Boden aus als winziger Kondensstreifen in großer Höhe mit Nordkurs gemeldet. Rödel setzt sich in seine Messerschmitt und startet ihr nach. Es geht alles sehr schnell. Er erwischt sie über Dünkirchen und schießt sie mit einem Feuerstoß in Brand.

Südlich der Aisne stoßen am 9. Juni Teile des JG 27 noch einmal auf heftigen Luftwiderstand. Hauptmann Galland fliegt mit Hauptmann v. Ankum-Frank, als sich die beiden plötzlich einer großen Anzahl von Morane gegenübersehen. Es beginnt ein fürchterliches Durcheinander. Zwei gegen zwanzig!

»Sich behaupten oder sehr geschickt ausreißen, nichts anderes blieb uns übrig«, so erinnert sich Galland später. »Ran an den letzten, noch enger kurven. Der Bursche flog gut, aber seine Maschine war der meinen unterlegen. Aus nächster Entfernung konnte ich schließlich in hochgezogener Kurve einen langen Feuerstoß in seine Breitseite setzen. Er stand sofort in hellen Flammen. Nur um Zentimeter kam ich unter ihm durch. An seiner rechten Fläche verbog ich mir ein Blatt meiner Luftschraube und ein Stück des Seitenleitwerkes. Die Morane trudelte brennend ab und schlug in einem Wald unweit Meaux auf. Keine Zeit verlieren! Ran an eine weitere! Schwer getroffen ging sie mit schwarzen Rauchfahne fast senkrecht zu Boden. Den Aufschlag konnte ich jedoch wegen der Belästigung durch die restlichen Morane nicht beobachten. Es wäre mein 13. Abschluß gewesen.«

Am 11. Juni verlegt das Geschwader mit seinen beiden Gruppen nach Soissons-Sacsonin. Von hier aus werden trotz Regen und niedrighängender Wolken am 13. Juni fünf Einsätze geflogen, wobei Leutnant Strobel von der II. Gruppe westlich Romilly eine Fairey Battle vernichtet und Hauptmann Balthasar, Hauptmann Gerlitz und Oberleut-

nant Redlich je zwei Gegner abschießen. Insgesamt erringt das Geschwader an diesem Tage 13 Luftsiege.

Eine erneute Verlegung wird am 15. Juni befohlen. Das JG 27 macht einen großen Sprung von über 100 Kilometer nach dem Fliegerhorst Romilly-sur-Seine, auf dem am Vortage noch französische Maschinen standen. Die letzten Morane verlassen Romilly mit einem ebenso verwegenen wie mutigen Start aus einer der Hallen, als sich bereits die deutschen Maschinen dem Platz nähern.

Romilly beherbergt das Geschwader nur einen Tag, dann geht es schon wieder weiter. Neuer vorgeschobener Gefechtslandeplatz wird Auxerre, ein mit Aufklärern, Schlachtfliegern und Jägern vollgestopfter Horst. Auch hier bleiben die Unfälle nicht aus. Beim Ausrollen jagt eine eben gelandete Do 17 in eine Gruppe von drei Messerschmitt hinein.

Von Romilly aus werden nur zwei Einsätze geflogen, und Oberleutnant Hollweg schießt dabei eine LeO 45 ab. Die Unternehmen des JG 27 reichen bis hinunter nach Dijon. Am 17. Juni stoßen Unteroffizier Stahn und Unteroffizier Brandt von der I./JG 1 beim Anflug auf den Flugplatz Châteauroux zusammen und kommen ums Leben.

Den letzten Luftsieg des Jagdgeschwaders 27 vor der französischen Kapitulation erzielt Oberleutnant Nebenführ am 18. Juni durch den Abschluß eines französischen Jagdflugzeuges.

Noch einmal müssen Teile des Geschwaders neue Plätze beziehen. Diesmal verlegen nur der Stab und die I./JG 1 mit einer Stukagruppe nach Nevers an der oberen Loire. Die I. und II. Gruppe bleiben unter der Führung von Hauptmann Riegel in Romilly.

Frankreich kapituliert am 22. Juni 1940. Nach 43 Tagen Kampf unterzeichnet Marschall Pétain im Wald von Compiègne den Waffenstillstand. Damit ist der Feldzug beendet.

Zwei Tage bevor auch der Juni zu Ende geht, wird die I. Gruppe nach Bremen und die II./JG 27 nach Wunstorf zur Auffrischung entlassen. Nur die I./JG 1 bleibt beim Geschwaderstab.

Das JG 27 meldet im Frankreichfeldzug fünf Gefallene und sechs Vermißte. Drei Piloten geraten in Gefangenschaft. Die oft sehr hart erkämpften Luftsiege des Geschwaders teilen sich wie folgt auf:

Stab JG 27	18
I./JG 27	56
II./JG 27	25
I./JG 1	82
I./JG 21	37
I./JG 51	32

Trotz allen Einschränkungen in bezug auf Tabellen und Aufstellungen sei hier erlaubt, auch die erfolgreichsten Flugzeugführer des JG 27 in diesem Feldzug noch einmal aufzuführen:

Oblt. Adolph	6 Luftsiege
Hptm. Balthasar	22 Luftsiege
Oblt. Framm	7 Luftsiege
Lt. Franzisket	9 Luftsiege
Hptm. Galland	12 Luftsiege
Oblt. Homuth	9 Luftsiege
Oblt. Redlich	6 Luftsiege

AM KANAL

Der nächste Gegner seit dem Waffenstillstand auf dem Kontinent heißt England. Kaum daß die Waffen in Frankreich ruhen, beginnen die Vorbereitungen für die energische Weiterführung des Kampfes gegen die britische Insel. Auf dem Gefechtsstand des JG 27 in Romilly trifft schon am 25. Juni Luftflottenchef General der Flieger Sperrle ein, um zusammen mit General von Richthofen und Kommodore Oberstleutnant Ibel vorbereitende Besprechungen zu führen. Im Anschluß daran erkundet der Geschwaderstab den neuen Einsatzraum bei Caen in der Normandie.

Dem JG 27 steht zunächst nur die I./JG 1 zur Verfügung. Das von den anderen beiden Gruppen in Frankreich zurückgelassene Bodenpersonal bereitet inzwischen in Crépon, Plumetot, Carquebut und Théville die neuen Einsatzplätze vor.

Das Wetter um diese Zeit ist miserabel. Vom Westen nähert sich ein ausgedehntes Tief, über England regnet es ununterbrochen. Der für den feuchten Juni und Juli typischen Wetterlage wird unweigerlich ein verregneter Sommer folgen.

Nach und nach finden sich die deutschen Jagdgruppen auf den Einsatzhorsten ein. Am 30. Juni verlegt auch das JG 27 in Schwarm- und Staffelformationen. Stab und I./JG 1 setzen in Plumetot zur Landung an, doch die Gruppe fliegt bereits am 3. Juli wieder nach Carquebut, um Plumetot für die aus Bremen zurückkehrende I./JG 27 freizumachen.

Die neuen Plätze starren vor Dreck. Aufgeweichte Rollfelder und grundloser Boden. Wie sollen die Deutschen unter diesen Bedingungen sich dem britischen Gegner stellen?

Hauptmann Galland verläßt das Geschwader und übernimmt die III. Gruppe des JG 26. Der erfolgreiche Hauptmann Balthasar stößt zum JG 3. Eine weitere personelle Veränderung im Geschwader tritt durch die Übernahme der verwaisten 5. Staffel durch Hauptmann v. Ankum-Frank ein. Dafür wird Hauptmann Eduard Neumann zum Geschwaderadjutanten ernannt.

Am 5. Juli erfolgt die schon erwartete Umbenennung der I./JG 1 in III./JG 27. Damit findet das Geschwader seine endgültige Form.

In den ersten zehn Tagen des Juli fliegt das JG 27 hauptsächlich Begleitschutz für die Stukageschwader 1 und 77, deren Angriffe sich gegen den Schiffsverkehr im Kanal richten. Sonst keine Feindberührung. Lediglich am 11. Juli trifft die III. Gruppe südlich Portland auf einige Schwärme britischer Jäger. Hierbei schießen Oberleutnant Dobislaw und Leutnant Franzisket je einen der Gegner ab.

Nach der Verlegung des Geschwaderstabes nach Cherbourg-West am 14. Juli beginnen die Kämpfe wieder härter zu werden. Es kommt der 19. Juli. Wieder fliegt die III. Gruppe Stukaschutz. Vor den Deutschen taucht die Insel Wight auf. »Hurricanes!« ruft jemand über Sprechfunk. Oberleutnant Adolph hat sich bereits hinter eine der britischen Jagdmaschinen gehängt. Sie fällt nahe der Insel brennend ins Meer.

»Achtung! Hurricane von hinten!« Doch da sind Feldwebel Lehmann und Feldwebel Blazytko heran. Einkurven, visieren, kurze Flugkorrektur. Dann stürzen die nächsten gegnerischen Maschinen vom Himmel. Eine andere Hurricane nimmt sich Leutnant Graf Kageneck vor. Es ist der fünfte Jäger, der bei diesem Einsatz der RAF verlorengeht.

Hochbetrieb auch am nächsten Tag. Das JG 27 fliegt nicht weniger als 24 Einsätze, abwechselnd Stukaschutz, Seenoteinsätze, Begleitschutz für Kampfverbände und Abwehr gegnerischer Einflüge. Aus einem dieser Verbände schießt Hauptmann Neumann eine Blenheim ab, Leutnant Zirkenbach vernichtet eine, Oberleutnant Homuth zwei Spitfire.

Die Erfolge am 20. Juli werden diesmal teuer verkauft. Während eines Luftkampfes über dem Kanal fällt Oberfeldwebel Beusshausen, der später tot angeschwemmt wird. Trotz angestrenzter Nachforschungen bleibt Leutnant Scherer für immer vermißt. Kameraden sahen ihn noch, als er eine Notwasserung vornahm.

Mit seinem Rottenflieger startet der Kommandeur der I. Gruppe, Hauptmann Riegel, um weitere noch vermißte Maschinen zu suchen.

plötzlich werden die beiden Deutschen von einer Staffel Spitfire gestellt. Nach einem kurzen Kampf sieht der Rottenflieger, wie die Bf 109 des Kommandeurs steil nach unten wegdrückt. Hauptmann Riegel kehrt nicht mehr zurück. Der Verlust dieses Offiziers geht den Männern der Gruppe sehr nahe, und die Erinnerung an ihn lebt in dem von ihm angeregten Wappen der I./JG 27 fort. Durch seine besondere Vorliebe für die ehemaligen deutschen Kolonien entsteht bereits 1939 jenes Wappen, welches den Löwenkopf vor der Silhouette Afrikas zeigt. Natürlich wagte damals noch niemand vorauszusagen, daß die I. Gruppe Jahre später tatsächlich einmal unter afrikanischem Himmel stehen würde.

Neuer Kommandeur der I./JG 27 wird der bisherige Geschwaderadjutant Hauptmann Eduard Neumann. Zur gleichen Zeit etwa stößt der kurz vor Kriegsausbruch in Brünn aufgestellte Luftnachrichtenzug unter Leutnant Werner Stahl zum Geschwader. In seinem Aufgabengebiet ist der LN-Zug Mädchen für alles. Tag und Nacht sind die Funker und Fernsprecher für das Fliegerkorps, für die Kampf- und Zerstörereinheiten und für das JG 27 selbst unterwegs. Werner Stahl berichtet über diese Zeit:

»Die Einsätze vom Raum Cherbourg über den rund 100 km breiten Kanal mit härtesten Luftkämpfen über England und Rückflug über Wasser waren für Führung und Flugzeugführer eine große Sorge. Die Schwere dieser Einsätze bedrückte alle. Der Seenotdienst war in den Kinderschuhen. Er bestand aus einigen He 59 auf Schwimmern im Hafen von Cherbourg. Täglich wurden Versuche mit Farbbeuteln, Schwimmwesten, Rettungsbooten und Signalausrüstung gemacht. Mit primitivsten Mitteln versuchte der Nachrichtenzug die in Not befindlichen Flugzeuge zu peilen. Die neuen Funkmeßgeräte halfen mit. Im täglichen Gespräch zwischen Kommodore und Offizieren wurden Lösungen gesucht, um das Geschwader den neuen Einsatzbedingungen über See anzupassen. Der Zwiespalt zwischen Erfahrung, Sorge und Forderungen der Führung mag Kommodore Ibel damals zu dem oft zitierten und ebenso oft mißverstandenen Spruch veranlaßt haben: »Recht ham's, aber i mag net!«

Gegen Ende des Monats wächst die Lufttätigkeit wieder auf beiden Seiten. Fast täglich erscheinen die Engländer über den Flugplätzen bei Cherbourg. Am 22. Juli kann Leutnant Wasserzier einen der Angreifer herunterholen, eine andere Blenheim wird ein Opfer von Unteroffizier Borns Bordwaffen. Hauptmann Schlichting schießt schließlich noch eine Spitfire ab.

Wieder hat das Geschwader Verluste. Oberleutnant Kirstein von der III. Gruppe fällt im Luftkampf, und Leutnant Kroker kollidierte bereits am Vortage mit einer Hurricane. Beide Maschinen stürzen nahe der Insel Wight ins Meer.

Am 1. August erzielt das Geschwader wieder drei Luftsiege durch Oberleutnant Adolph, Oberleutnant Düllberg und Oberfeldwebel Richter, als zwölf Blenheim einen Angriff gegen den Flugplatz Cherbourg-West fliegen.

Weniger turbulent geht es inzwischen bei der II./JG 27 zu. Die Gruppe, zu der Zeit dem JG 1 an der Deutschen Bucht unterstellt, findet sich auf mehreren Plätzen verstreut. Die 6. Staffel in Delmenhorst, die 5. Staffel in Jever und der Gruppenstab mit der 4. Staffel in Leeuwarden in Holland. Am 13. Juli kann wenigstens die 5./JG 27 ebenfalls in Leeuwarden landen.

Außer dauernder Alarmbereitschaft tut sich nicht viel. Nur am 28. und 29. Juli gelingt wieder ein zählbarer Erfolg. Südwestlich Den Helder fällt eine Blenheim durch Leutnant Kargel, eine weitere schießt Leutnant Bosch ab. Bei einer Notlandung infolge Motortreffer erleidet der TO der Gruppe, Oberleutnant Preiser, schwere Verletzungen.

Noch vor Verlegung der II./JG 27 an die Kanalküste verliert sie durch einen Unglücksfall den Führer der 5. Staffel, Hauptmann v. Ankum-Frank. Bei einer Landung in Leeuwarden stürzt er am 2. August tödlich ab. Die Staffel erhält in Oberleutnant Düllberg einen neuen Führer.

Endlich am 5. August verlegt die gesamte Gruppe nach Crépon an der Normandieküste.

Im Kanal wird von der Aufklärung ein großer Geleitzug ausgemacht. Es ist der 8. August 1940. An diesem Tag kommt es zu den bisher härtesten Luftkämpfen des Geschwaders an der Kanalküste. Während die Stukas über dem Konvoi hängen und daraus mehrere Schiffe versenken, schlagen sich die Messerschmitt des JG 27 mit den Hurricane und Spitfire herum. Dabei stürzt Leutnant Igor Zirkenbach, der bereits acht Luftsiege errang, ins Meer. Und noch eine Maschine mit dem Balkenkreuz stellt sich auf den Kopf.

Meldungen häufen sich. »Abschuß Hurricane!« kommt es über den Sprechfunk. »Viktor!«

Die III. Gruppe meldet acht, das ganze Geschwader insgesamt 13 Abschuße. Eigener Verlust: vier Flugzeugführer.

Am Nachmittag desselben Tages wird die II. Gruppe während des Bombenwurfes der zu begleitenden Stukas von zahlreichen britischen



Fritz Gromotka
(links)



Oberleutnant
Alfred Burk,
gefallen in Albanien
(rechts)



Wolfgang Redlich
hat gut lachen:
er hat gerade das
Ritterkreuz be-
kommen (links)



Wolf Ettel. Er fiel in
Sizilien (rechts)



Joachim Schlichting
(links)



Gerhard Homuth.
Er blieb in Rußland
(rechts)

Ludwig Franziskei
(links)

Willy Kientsch.
Gefallen in der
Reichsverteidigung
(rechts)



Kommodore
Max Ibel (links)

Herbert Schramm.
Fiel im Kampf mit
Thunderbolts (rechts)



Ernst Börngen, aus-
nahmsweise mal ernst
(links)

Friedrich Körner.
Die Aufnahme wurde
im Gefangenenlager
gemacht, wohin ihm
das Ritterkreuz
nachreiste (rechts)



Jagdmaschinen überrascht. Vier Bf 109 stürzen brennend ab, doch drei der angeschossenen Piloten werden später durch den Seenotdienst gerettet. Unter ihnen der Kommandeur der II. Gruppe, Hauptmann Werner Andres.

Nachdem ihm zwei Spitfire Kühler und Steuerung, anschließend auch noch Kabine und Motor zerschossen haben, muß Feldwebel Krenzke in 500 Meter Höhe aussteigen und verletzt sich dabei am Leitwerk. Krenzke hält sich in Rückenlage auf seiner aufgeblasenen Schwimmweste, muß aber trotzdem viel Wasser schlucken. Das bedeutet jedesmal ein Nachlassen der Energie und der Kräfte. Endlich, nach zwei Stunden, wird der Feldwebel von einem Seenotboot aufgenommen.

Ähnlich geht es Unteroffizier Uebe. Da die Bf 109 bereits sofort nach dem gegnerischen Angriff brennt, kann sich Uebe schon halb benommen gerade noch aus seiner Kanzel befreien. Der Ausstieg gelingt, auch er wird gerettet.

Vergeblich warten am 31. August die Männer des Geschwaders auf die Rückkehr von Oberleutnant Axthelm und Feldwebel Georg Lehmann. Die vier Abschüsse über Margate bringen keinen Triumph, als feststeht, daß Axthelm in Gefangenschaft geraten und Lehmann gefallen ist.

»Erweiterter Jagdschutz für das KG 76. Treffpunkt Kap Gris Nez«, so lautet am Nachmittag des 1. September 1940 der Einsatzbefehl. »Angriffsziel Flugplatz Kenley!« Die Luftschlacht um England nähert sich bereits dem Ende, doch bisher ist es nicht gelungen, die britische Jagdwaffe entscheidend zu schlagen. Außerdem werden die Ziele auf der Insel ständig gewechselt, Schwerpunkte nicht anhaltend genug angegriffen. Schließlich müssen auch die Tagesangriffe deutscher Kampfverbände wegen des schlechten Herbstwetters und wegen untragbarer Verluste eingestellt werden.

Gegen 14.00 Uhr am 1. September starten die Einheiten des JG 27, um mit den Stukas nach England zu fliegen. Die Verbände nähern sich Ashford, als die Spitfire des Fighter Command einkurven.

»Kurz nach dem Überfliegen der englischen Küste wurde der zweite Schwarm, geführt von Oberleutnant Fluder, von vorn angegriffen.« So schildert Oberleutnant Düllberg, Kapitän der 5. Staffel, die sich abspielenden Luftkämpfe. »Fluder konnte eine Spitfire aus etwa 100 Meter Entfernung in Brand schießen. Fast gleichzeitig machte die andere, höher fliegende Spitfire einen Abschwung und schoß auf die Maschine von Fluder. Sein Rottenflieger, Oberleutnant Daig, setzte

sich hinter den englischen Jäger und vernichtete ihn aus nächster Entfernung. Fluder hatte einen Treffer von oben in die Kabine erhalten, der die Kopfhaube streifte, ihm dann die Muskeln der linken Schulter zerriß und durch den Oberschenkel ging. Trotz dieser Verletzungen flog Fluder mit Oberleutnant Daig nach Hause und landete glatt. Zwei weitere Abschüsse hatte Oberleutnant Rödel, der auch an den sieben Erfolgen am 3. September mit zwei Luftsiegen beteiligt war.»

Zwei Tage später fällt Leutnant Strobl, und am 6. September geraten vier Flugzeugführer des Geschwaders, darunter Hauptmann Schlichting, in britische Gefangenschaft. Schlichtings Nachfolger als Kommandeur der III. Gruppe wird Oberleutnant Dobislaw. Desgleichen tritt auch bei der II./JG 27 ein Kommandeurwechsel ein, als Hauptmann Andres aus Gesundheitsgründen versetzt wird und dafür Hauptmann Lippert an seine Stelle tritt.

Eine Wetterbesserung am 10. September bringt die Fortsetzung der deutschen Angriffe auf London. Obgleich das JG 27 auf geringe britische Jagdabwehr stößt, muß es empfindliche Verluste hinnehmen. Vier deutsche Maschinen holen die Spitfire herunter. Oberleutnant Bode, Adjutant der I. Gruppe, Oberleutnant Daig, der wenige Tage zuvor noch den Oberleutnant Fluder sicher nach Hause begleitet hat, und Unteroffizier Rauwolf geraten in Gefangenschaft. Der vierte ist Unteroffizier Born von der III./JG 27, ein mit fünf Abschüssen erfolgreicher Flugzeugführer.

An den folgenden Tagen regnet es pausenlos, dicker Nebel nimmt jede Sicht und verhindert die Flugaktionen. Die gleiche Situation wie nach dem 7. September, an dem Oberleutnant Franzisket über Calais eine Blenheim abschießt und Leutnant Genske über England aussteigen muß.

Erst eine Woche darauf verzeichnet das JG 27 seine nächsten Erfolge mit einer Hurricane-Doublette durch Hauptmann Neumann am 17. September.

Einen größeren Einsatz bringt erst wieder der 18. September. »Freikämpfen des Raumes über London und Tilbury!« In großer Höhe kommt es über den genannten Orten zu harten Gefechten. Drei gefangenen Flugzeugführern des Geschwaders steht diesmal nur ein Abschuß gegenüber. Unter diesen dreien ist der schon aus dem Jahre 1939 bekannte »Organisator« der I./JG 27, Leutnant Krafftshick. In einem britischen Lazarett erliegt später der Unteroffizier Schulz seinen Verwundungen.

Schlechtes Wetter beeinträchtigt auch die Einsätze in den nächsten

zehn Tagen. Die II. Gruppe kann tagelang überhaupt nicht aus dem aufgeweichten Lehm heraus starten. So wird so gut und schnell es geht, von Fiennes nach St. Ingelevert verlegt, ein Platz, der wenigstens eine Grasnarbe hat, aber leider von Dover aus eingesehen werden kann.

Endlich, am letzten Septembertag, bessert sich die Wetterlage. Jede Minute muß ausgenutzt werden. Drei Begleitschutzeinsätze nach London bringen neun Abschüsse, davon eine Doublette durch Leutnant Wiesinger. An diesem Tage werfen erstmals Bf 109 der Schlachtlehrgruppe Bomben auf die britische Hauptstadt.

Den neun Luftsiegen stehen wiederum fühlbare Verluste gegenüber: drei Gefangene und zwei Vermißte, darunter Oberleutnant Bertram, Adjutant der I. Gruppe.

Pech hat an diesem Tag auch Hauptmann Neumann, dem eine Bordkanone explodiert und seiner Maschine die Fläche aufreißt. Neumann kann jedoch ohne Schwierigkeiten landen. Dagegen muß Oberleutnant Karl Fischer in England bleiben. Seine brennende Messerschmitt streift die Bäume des Parkes von Windsor und stürzt ab. Bewußtlos wird Fischer von den Engländern geborgen.

Es kommen die heißen Tage über London. Außer den Begleitschutzeinsätzen, an und für sich schon eine große Belastung, stellt der weite Flugweg ein noch größeres Problem dar: Sehr wenig Zeit für den Luftkampf, der nicht selten wegen Spritmangels abgebrochen werden muß. Ist das die Erklärung für die ziemlich hohen Verluste der deutschen Jäger? Die »große Angstkurve« über London wird sprichwörtlich.

Im Laufe des September verläßt der erfolgreiche Oberleutnant Adolph das Geschwader und wird zum JG 26 versetzt. Nach einem zehntägigen Umweg über Stade verlegt die I./JG 27 nach Dinan bei Cherbourg. 32 Luftsiege bei einem Verlust von vier Gefallenen, sieben Vermißten, zehn Gefangenen und vier Verwundeten, das ist die Bilanz dieser Gruppe während der »Schlacht um England«.

Das Geschwader fliegt in den ersten Oktobertagen mehrere Begleitschutzeinsätze mit der II./LG 2; der immer noch in Crépon stationierte Alarmschwarm der 6. Staffel stößt zu dieser Zeit endlich wieder zur II. Gruppe. Acht Maschinen der III./JG 27 werden zu Bombenabwurfübungen nach Valenciennes abgestellt. Die sogenannten Jabos entstehen, bombentragende Jagdflugzeuge. In jedem Jagdgeschwader wird es bald eine Jabo-Staffel geben.

Mitte des Monats steigert sich die englische Abwehr zusehends, und am 15. Oktober zeigen sich die gegnerischen Jäger besonders angriffs-

lustig. Drei Hurricane fallen durch Oberleutnant Graf Kageneck und Leutnant Wiesingern. Von der 8. Staffel hat es Oberleutnant Deicke erwischt. Er gerät in Gefangenschaft.

»Ich muß runter!« ertönt plötzlich auf dem Rückflug die Stimme des Oberfeldwebels Gotthardt Fries über die Sprechanlage. Seine Kameraden fliegen dichter an die von einem Treffer im Motor gezeichnete Maschine heran. »Durchhalten! Wir sind nur noch 500 Meter nördlich Kap Gris Nez.« Es klappt nicht mehr. Fries muß notwassern. Seenotboote sind schnell zur Stelle, aber sie finden nichts mehr.

Am nächsten Tag verabschiedet sich Kommodore Oberst Max Ibel von den Gruppen des JG 27 und stellt gleichzeitig den auf den Flugplätzen angetretenen Männern seinen Nachfolger vor. Major Woldenga ist neuer Kommodore des Geschwaders.

Der berühmte Kanalnebel macht sich jetzt unliebsam bemerkbar. Über dem Kanal fegen Stürme und starke Regenfälle hinweg, die das Wasser aufwühlen. Nur am 20. Oktober können zwei Einsätze geflogen werden, wobei die acht von der III. Gruppe gestellten Jabos erstmals Bomben auf britische Ziele abwerfen.

Als ab 25. Oktober endlich eine Schönwetterperiode einsetzt, ist das JG 27 sofort wieder über London. Gleich beim ersten Einsatz schießt Hauptmann Lippert zwei Hurricane ab. Die 8. Staffel verliert am 27. Oktober ihren Kapitän, Oberleutnant Pointer, der in Gefangenschaft gerät. Am folgenden Tag ereilt den Unteroffizier Gonschorek das gleiche Schicksal.

Dann ist es mit den Einsätzen auch schon wieder vorbei. Das trostlose Nebelwetter, begleitet von schweren Regenfällen, setzt erneut ein.

Letztes Unternehmen des JG 27 am Kanal. Es ist der 2. November 1940. Drei Maschinen der 6. Staffel tragen unter dem Rumpf je eine 250-kg-Bombe, die auf ein Ziel südlich London abgeworfen werden. Als die Messerschmitt wieder auf dem Festland landen, ist bereits der Befehl zur Rückverlegung nach Deutschland eingetroffen.

IN DEN SCHLUCHTEN DES BALKAN

Als neuer Kommodore übernimmt am 3. November 1940 Major Schellmann das JG 27, und bereits zur gleichen Zeit sind die Vorbereitungen zur Verlegung nach Deutschland in vollem Gange. Das Geschwader hat seine Einsatzfähigkeit im westlichen Kampfraum beendet.

Insgesamt 147 zur Bestätigung eingereichte Luftsiege zeugen von dem Erfolg, den das JG 27 allein am Kanal erringt. Dagegen liegen die eigenen Verluste nicht übermäßig hoch. Seit dem 10. Mai 1940 sind 19 Flugzeugführer des Geschwaders gefallen. Allerdings sind 29 Piloten in Gefangenschaft geraten, und weitere 14 Flieger bleiben vermißt. Über dem Festland eingesetzt, wäre ihre Zahl kleiner geblieben, aber das sind nutzlose Betrachtungen. Eine andere Möglichkeit, um gefahrloser den Kanal zu überqueren oder die über der britischen Insel abgesprungenen Piloten zu retten, bietet sich ja für die Luftwaffe nicht.

Mit zehn Abschüssen an der Kanalfront gehört Oberleutnant Rödel zu den erfolgreichen Jagdfliegern des JG 27. Ihm folgen Oberleutnant Graf Kageneck mit neun, Hauptmann Dobislaw mit sieben und Hauptmann Neumann mit sechs Luftsiegen. Fast nach jedem Einsatz führen die Warte, mit Pinsel und Farbtopf ausgerüstet, an den abgestellten Jagdflugzeugen ihre »Malerarbeiten« aus. Das Ruder der Maschine von Oberleutnant Homuth weist mit den sechs bereits bestätigten Erfolgen jetzt insgesamt vierzehn Abschußbalken auf. Weiter erhalten Oberleutnant Wiesinger und Oberleutnant Düllberg je sechs, Hauptmann Lippert und Unteroffizier Born je fünf Leitwerkmarkierungen. Mit gleichfalls fünf anerkannten Abschüssen erhöht Oberleutnant Franzisket die Zahl seiner bisher errungenen Luftsiege auf vierzehn.

Anfang November kann die Verlegung beginnen. Schon am 5. landen die Maschinen der II./JG 27 in Detmold, und als nächstes verlassen die am 29. Oktober zu einer LN-Kompanie zusammengefaßten LN-Züge des Stabes und der Gruppen ihre Feldquartiere mit dem Ziel Diepholz als neuen Standort. Ihnen folgt zwei Tage später, am 9. November, der größte Teil der Bodenkolonnen. Von Boningues und Fiennes bricht dann der Rest nach Deutschland auf.

Inzwischen findet sich auch der Geschwaderstab in Detmold ein. Die III. Gruppe überführt geschlossen nach Diepholz, doch bleibt sie hier nur kurz und macht einen Sprung weiter nach Vechta. Als letzte Gruppe verläßt die I./JG 27 am 27. November französischen Boden, um nach Döberitz zu fliegen.

Damit ist die Verlegung abgeschlossen. Für die Angehörigen des Geschwaders kommt die lang ersehnte Zeit der Ruhe. Vor allen Dingen aber ist man froh, sich endlich neu einkleiden zu können, denn nicht wenige Monturen weisen nur noch entfernte Ähnlichkeit mit einer Uniform auf. Neu ausstaffiert können nun Offiziere und Mannschaften ihren Urlaub antreten.

Ruhezeit bringt auch Zeit zum Nachdenken. Gegen Ende des Jahres 1940 werden in den Heimatunterkünften immer heftigere Diskussionen über den nächstmöglichen Einsatzraum des Geschwaders geführt. Ein großes Raten beginnt. Wo geht es diesmal hin? Wann ist die nächste Verlegung fällig? Gerüchte und die unmöglichsten Vermutungen tauchen auf. Noch vor Silvester steht jedoch das neue Operationsziel fest. Diejenigen, die sich im Geiste bereits auf der Iberischen Halbinsel sehen und sich seit längerem schon dem Studium von Lektüre wie »1000 Worte Spanisch« widmen, packen nun ein wenig enttäuscht ihre Habseligkeiten zusammen. Dagegen herrscht Freude unter den wenigen, die mit ihrer Meinung Recht hatten. Das Jagdgeschwader 27 wird auf dem Balkan bereitgestellt werden, denn der Krisenherd im südosteuropäischen Raum vergrößert sich immer mehr. Schon gegen Ende des Jahres 1940 beginnt Italien seinen Feldzug gegen Griechenland. Er endet mit einem Fehlschlag. Die Engländer hingegen landen zur Unterstützung Griechenlands auf der Insel Kreta, und deutscherseits fürchtet man nun eine Bedrohung des rumänischen Erdölgebietes durch eine Luftbasis des Gegners auf der Insel. Aus diesem Grund und um den Italienern zu helfen, wird ein Angriff auf Griechenland vorbereitet.

Eine Versammlung aller Verbände eines Luftwaffengeschwaders auf ganz dichtem Raum gibt es im Zweiten Weltkrieg nicht. Vielmehr liegen die Gruppen und Staffeln auf Plätzen, die mehr oder weniger weit, häufig sogar Hunderte von Kilometern voneinander entfernt sind. Ein Geschwader kann aber auch so weit auseinandergerissen sein, daß seine Gruppen zeitweise sogar jeweils auf verschiedenen Kriegsschauplätzen kämpfen. Auch beim JG 27 ist das so.

Während die Flugzeugführer der 1. Staffel nach Sizilien aufbrechen und von dort schon in den ersten Märztagen etliche Einsätze gegen Malta fliegen, rüsten sich die anderen Staffeln der I./JG 27 zum Abflug nach Norditalien. Mit Zwischenaufenthalt in München-Riem am 20. Februar landen sie in Ghedi bei Brescia. Von hier aus soll es nach Forlì weitergehen, doch wegen dichten Nebels ist mit einem Start nicht zu rechnen. Fünf Tage lang warten die Besatzungen ungeduldig auf Wetterbesserung. Als die Staffeln dann endlich auf dem neuen Platz eintreffen, machen die Flieger erneut lange Gesichter, denn in Forlì erwartet sie bereits ein Befehl zur Rückverlegung nach München-Riem, damit die Maschinen der Staffeln hier mit Zusatztanks ausgerüstet werden können.

In dieser Zeit meldet sich eine Anzahl neuer Flugzeugführer bei der I./JG 27, darunter Jagdflieger mit einiger Einsatzerfahrung. Zur

Gruppe stößt neben Feldwebel Mentnich und Unteroffizier Gruber auch Oberfeldwebel Stephan, der einmal nach Absprung über dem Kanal zwölf Stunden lang mit ausgekugelterm Arm im Wasser treiben mußte.

Schließlich findet sich die I./JG 27 in Graz ein, und von dort aus fliegt bereits am ersten Tage des Balkanfeldzuges die von Oberleutnant Homuth geführte 3. Staffel ihre Einsätze. Das Ziel ist der Flugplatz Laibach. Als sich die deutschen Jagdflugzeuge von Süden her dem Platz nähern, empfängt sie heftiges Flakfeuer. Der Verband teilt sich in zwei Schwärme. Leutnant Schmidt kreist mit seinen Maschinen in 4000 Meter Höhe über dem Platz, während der andere Schwarm im Tiefflug die gegnerischen Batterien angreift. »Ich flog 100 Meter hinter Oberfähnrich Marseille«, berichtet sein Rottenflieger, Unteroffizier Pöttgen, »und konnte sehen, wie seine Maschine an der linken Seite einen Flaktreffer erhielt. Er landete aber glatt mit uns in Graz.«

Etwa am 10. April verlegt die Gruppe weiter nach Agram, kehrt aber bald wieder über Graz nach München-Riem zurück. Von hier aus tritt sie ihre große Reise nach Afrika an und wird bis zum Jahresende 1941 vom Geschwader getrennt.

Für die übrigen Verbände des JG 27 aber beginnt nun das Unternehmen Balkan.

In mehreren Kommandos verlassen die Bodenteile der II. Gruppe ihre Ruhequartiere in Detmold. Der Großteil der Gruppe sammelt sich Anfang Januar in Wien-Schwechat, während der Rest in zwei Transportzügen nach Bukarest weiterfährt. Dabei stellen sich ungewohnte Schwierigkeiten ein. Allzuoft verzögern hohe Schneeverwehungen eine Weiterfahrt. Grimmige Kälte läßt die Zugheizungen einfrieren, und außerdem wird auch noch die Verpflegung knapp. Kein Wunder, daß die Stimmung der Männer zu sinken beginnt. Doch die Durchquerung eines fremden Landes hat auch ihre angenehme Seite, und für die meisten bleibt die eigenartige Schönheit der unüberschaubaren Pusta oder die in der Sonne schimmernden Schneefelder auf den Felshängen der Süd-Karpaten in ewiger Erinnerung.

Für einen Teil der Gruppe ist die Bahnfahrt in Hermannstadt zu Ende, und von hier aus geht es dann mit Lastwagen weiter. Endlich ist das Ziel erreicht. Zwischen dem 12. und 14. Januar treffen die II. Gruppe, die gleichfalls in verschiedene Kommandos aufgeteilte III. Gruppe sowie der Geschwaderstab in Bukarest ein. Nichts ist vorbereitet. Mühsam müssen die Männer Quartier, Öfen, Stroh und andere wichtige Kleinigkeiten zusammensuchen.

Die Maschinen der II. Gruppe landen am 25. Januar, die der III. Gruppe am 2. Februar in Bukarest-Baneasa. Kaum versammelt, bricht das Geschwader wieder auf. Diesmal geht es nach Bulgarien.

Am 1. März 1941 erfolgt der deutsche Einmarsch. Noch am selben Tage fliegen die Messerschmitt des JG 27 von Bukarest nach Vrba bei Radomir, südwestlich von Sofia, gefolgt von den Bodenteilen in Ju 52.

Eisige Kälte und schlechtes Wetter verzögern sämtliche Aktionen. Am schwersten haben es die Bodenteile, die ununterbrochen mit ihren LKW unterwegs sind. Unwegsamen Straßen lassen die Kolonnen nur langsam vorankommen.

Wieder wird verlegt. Die III./JG 27 mit dem Geschwaderstab befindet sich am 10. März in Belica im unteren Strumatal wieder. Sechs Tage später folgt die II. Gruppe mit einem Vorkommando.

So hart der Winter auf dem Balkan ist, so schnell weicht er auch dem Frühling. In Belica hausen die Männer in Zelten an der wild rauschenden Struma. Im ganzen Tal blühen die Pfirsichbäume. Schnell ist es warm geworden.

Ausgesprochenes Pech hat Feldwebel Kallmeier, der sich am 8. März mit dem »Storch« des Geschwaderstabes verfranzt und nach einer Notlandung in Griechenland interniert wird. Er kehrt erst am 27. April wieder zu seiner Einheit zurück. Erstmals werden in diesem Feldzug vom Geschwader voll motorisierte Flugmeldetrupps eingesetzt, die sogenannten »Kiebitze« unter Feldwebel Greiderer.

6. April 1941, 5.20 Uhr. Mit untergehängten 250-kg-Bomben starten die Bf 109 von ihren schmalen Plätzen gegen die Befestigung am Rupel-Paß. Der Angriff auf Jugoslawien und Griechenland beginnt.

Grau verhangener Himmel. Selbst die bulgarischen Berge sind in milchigen Dunst gehüllt. Die Messerschmitt schrauben sich bis auf 3000 Meter hoch. Nichts rührt sich. Kein gegnerisches Flugzeug. Abschwung nach links. Die 6. Staffel entdeckt nach kurzem Suchen eine serbische Kolonne. Beim Herannahen der Maschinen flüchten die Jugoslawen auf die Felder und werfen sich hin. Bis auf zehn Meter herab stoßen die Bf 109 und jagen nach Bordwaffenfeuer steil wieder nach oben. Noch einmal und ein drittesmal greifen die Deutschen an. Da unten ist das Chaos perfekt, doch den Jägern wäre ein Luftkampf lieber gewesen.

Auf dem Flugplatz bei Alexandrowo werden sieben gegnerische Flugzeuge am Boden zerstört. Eine zu spät als feindliche Maschine erkannte jugoslawische Do 17 greift überraschend den Platz von Vrba an und beschädigt die Junkers W 34 der II. Gruppe. Beim anschließen-

den, etwas nervös durchgeführten Alarmstart gehen drei Messerschmitt zu Bruch.

Gleich am ersten Tag fällt Oberleutnant Becker, Kapitän der 8. Staffel, während eines Feindfluges westlich Gefyroudi. Und noch eine weitere deutsche Maschine geht verloren. Der Pilot, Oberfeldwebel Klaus Faber, gerät dabei in Gefangenschaft. Wenig später verliert die III. Gruppe wiederum zwei Flugzeugführer. Die Gefallenen sind Oberfeldwebel Faltings und Oberfähnrich Eckard. Der beim JG 27 als verwegener Luftakrobat bekannte Geschwader-TO, Oberleutnant Herbert Mardaas, hat am 10. April infolge des schlechten Wetters Bodenberührung und stürzt mit seiner Maschine ab.

Werner Stahl berichtet: »Am 13. 4. erteilte mir Major Schellmann den Auftrag, nach dem vermißten Olt. Mardaas zu suchen. Ich fuhr mit Fahrer und Horch-Kübel in der vermuteten Richtung los und erfuhr bald von Einheimischen die Absturzstelle. Sie lag im Hochgebirge in Nähe des weitabgelegenen Bergdorfes Bogomila. Mit großen Schwierigkeiten gelangte ich dorthin. Nie hatte ein deutscher Soldat den Ort betreten. Ganz überraschend wurde ich mit meinem Fahrer wie ein Fürst empfangen. Der Dorfschreiner zimmerte ein großes Kreuz und am 2. Tag setzte sich die ganze Dorfbevölkerung in Sonntagsgewändern auf Eseln und zu Fuß zu der Absturzstelle hoch oben in den Bergen in Marsch. Ich ritt mit dem Bürgermeister an der Spitze. Dahinter trugen die Burschen das schwere Holzkreuz. Es ging mehrere Stunden auf steilsten Pfaden bergan.

Hoch droben hatten sie Mardaas schon Tage vorher bestattet, so gut es ging. Nun halfen alle Steine zusammentragen zu einem großen Hügel. Die Serben ließen es sich nicht nehmen, mühsam weiter unten so viele Schlüsselblumenstöcke zu suchen, bis der Grabhügel vollständig mit Blumen bepflanzt war. Es war eine Riesenarbeit, die die Leute unter Leitung des Bürgermeisters ganz aus eigenem Antrieb leisteten. Ich hätte nie gewagt, von ihnen etwas Außerordentliches zu verlangen. Einige Minuten des Gedenkens aller schloß dieses außergewöhnliche Begräbnis ab.

Die Gegend um Bogomila ist später ein Zentrum des serbischen Widerstandes gewesen. Wie war ein solcher Umschwung möglich?»

Die ebenfalls am 10. April beginnende Verlegung der Bodenkolonnen nach Bitolj über Veles-Prilep wird zu einer schweren Prüfung für die Kraftfahrer. »Hier kommt doch kein Schwein durch«, ertönt es immer wieder, wenn die Kehren der Gebirgswege immer enger, der Boden immer lehmiger wird. Es gießt in Strömen. Aber sie schaffen es.

Mit unvorstellbarer Geduld und Ausdauer, naß bis auf die Knochen.

Inzwischen wird Bitolj von englischen Kampfflugzeugen angegriffen. Beim Sperrefliegen trifft die 6. Staffel in der Gegend des Prespa-Sees auf ein halbes Dutzend Blenheim. Alle sechs werden gegen 16.00 Uhr von Hauptmann Gerlach, Feldwebel Krenz und Unteroffizier Gromotka abgeschossen. In einer der gegnerischen Maschinen findet der Kommandeur der britischen Luftstreitkräfte in Griechenland den Tod.

Rege Flugtätigkeit entwickelt sich in Bitolj, Stukaschutz und Tiefangriffe wechseln sich laufend ab. Hauptmann Gerlachs Maschine erhält einen Treffer im Motor, der Pilot muß hinunter und wird von den Engländern gefangen genommen.

Westlich Trikkala kommt es am Morgen des 15. April zu einem Luftkampf, in dem ohne eigene Verluste sechs Flugzeuge vernichtet werden. Oberleutnant Rödel schießt eine PZL, eine Hurricane und eine Gladiator ab, Oberleutnant Wiesinger und Leutnant Börngen je eine Gladiator. Eine weitere PZL geht an Oberfeldwebel Schulz.

Die deutschen Truppen stoßen nach harten und verlustreichen Kämpfen immer weiter vor. Der Gegner verteidigt sich tapfer und verbissen und versucht mit allen Mitteln, den Vormarsch der Wehrmacht aufzuhalten. Aber bereits am 16. April belegen Teile des JG 27 den ersten griechischen Flugplatz.

Auf Ptolemais herrscht Hochbetrieb, denn dieser Platz liegt der Front am nächsten. Es wimmelt von Maschinen aller Art. Kein Wunder, wenn es auch diesmal wieder nicht ohne Zwischenfälle abgeht. Es ist der 18. April. Gegen Mittag kehren die Stukas vom Feindflug zurück. Der Jagdschutz ist bereits gelandet, als eine Ju 87 zu dicht an den Vordermann heranfliegt. Mit der Luftschraube sägt sie ihm das Leitwerk ab. Die eine Junkers bricht in der Luft auseinander, die andere stürzt senkrecht ab und bohrt sich in den Boden. Beide Besatzungen kommen ums Leben. Bei einem wenig später erfolgenden Alarmstart jagt Feldwebel Jordan in eine gerade zurückkehrende Do 17 hinein. Beide Maschinen stehen sofort in Flammen. Hauptmann Lippert ist als erster heran, doch Jordan ist tot.

Am folgenden Tag können Oberleutnant Wiesinger und Unteroffizier Heidel nördlich von Lamia je eine Hurricane abschießen. Wiesinger erhält während eines anschließend geflogenen Tiefangriffs einen Motortreffer und muß jenseits der eigenen Linien notlanden.

Larissa-Elephterion ist das nächste Verlegungsziel des Geschwaders. Die Maschinen landen dort am 20. April und fliegen am selben Nach-

mittag Stukaschutz nach Athen. Unterwegs sichten die Deutschen einen gegnerischen Jagdverband. »*Britische Jäger!*« kommt die Warnung. Aber die Maschinen sind auf dem Abflug. »*Verfolgung aufnehmen, ehe sie in die Wolken ziehen!*« Die Messerschmitt jagen den Briten nach. Eine Hurricane fällt durch Oberfeldwebel Schulz, und ehe sich der Gegner der Sicht entziehen kann, schießt Oberleutnant Rödel drei weitere ab.

Nachdem am Mittag bereits Kommodore Schellmann bei Tanagra eine Hurricane bezwungen hat, bekommt Oberleutnant Wasserzier bei einem Tiefangriff Bodenberührung und stürzt tödlich ab. Während des gleichen Einsatzes wird Oberfeldwebel Rockel bei Theben abgeschossen und gerät vorübergehend in englische Gefangenschaft.

Auf dem Platz Larissa wird das Benzin knapp. Glücklicherweise stehen hier genügend erbeutete englische Spritreserven zur Verfügung, die aber erst mit den deutschen zur richtigen Oktanzahl gemischt werden müssen. Es fehlen Tankwagen, die Fässer müssen an die Maschinen gerollt und diese mit Handpumpen aufgetankt werden. Zuerst die Bf 109 des Geschwaders, dann die Zerstörer, die gleich dreimal so viel fressen, und dann lassen sich auch noch die Ju 87 und Ju 88 als Gäste auf Larissa den Bauch volllaufen.

Die Männer des Bodenpersonals haben unvorstellbar harte Arbeit zu leisten. Hinzu kommt die drückende Hitze über den umliegenden Sumpfgebieten und quälende Fliegenschwärme. Es ist das malariaverseuchteste Gebiet Europas. Und dann die pausenlosen Einsätze. Athen, Salamis, Tatoi. Schiffe, Flugzeuge und Kolonnen.

Um die Mittagszeit des 24. April braust plötzlich ein englisches Motorrad quer über den Platz. »Ich werde verrückt«, schreit jemand, »der Wiesinger!« Tatsächlich, es ist Oberleutnant Wiesinger, der sich nun, staubig und verdreht wie er ist, bei Oberleutnant Rödel zurückmeldet. Natürlich wollen seine Kameraden wissen, wie es ihm gelang, sich zum Geschwader durchzuschlagen.

Wiesingers Geschichte ist kurz erzählt. Nach dem Luftkampf mit mehreren Hurricane muß er infolge eines Kühltreffers in einem Kornfeld notlanden und ist schon nach wenigen Minuten von einer Schar Menschen umringt. Erst als er erklären kann, Deutscher zu sein, geschieht das Wunder. Mit dem Ruf »Jermanos, Jermanos« wird Wiesinger ins Dorf geführt. Der Oberleutnant bekommt griechischen Landwein in Mengen zugeschoben. Ein Polizeioffizier erscheint, um den Deutschen abzuholen, doch das wird von seinen Gastgebern verhindert. Am Tage darauf kommt der Polizist wieder, diesmal mit Aus-

weis, unterschrieben von einem deutschen Major. Wiesinger verläßt das Dorf, findet ein britisches Motorrad und kehrt so nach Larissa zurück.

Kaum einigermaßen eingerichtet, springt das Geschwader zum nächsten Horst. Am 26. April verlegen die Maschinen nach Eleusis bei Athen, während sich die Bodenteile wieder einmal auf den überfüllten Straßen dorthin durchquälen. Sonne, Staub, Durst, Geröll und ewiges Warten an den unwegsamen Flußübergängen. Das ist der Balkan.

Durch Zufall erfahren die Männer, daß Oberfeldwebel Rockel in einem Athener Krankenhaus liegt. Ohne zu zögern bricht Oberleutnant Rödel auf und holt den Oberfeldwebel zurück zum Geschwader. Rockel, der am 20. April bei Theben seine Maschine notlanden mußte, zog sich dabei eine Gehirnerschütterung zu. Nach seiner Gefangennahme durch Australier traf er im Lazarett von Theben mit dem ebenfalls gefangenen Hauptmann Gerlach zusammen. Infolge seiner Verwundung wurde Rockel nicht wie die anderen nach Ägypten transportiert.

Am 17. April ist die jugoslawische Armee vernichtet, am 21. April strecken die gegnerischen Streitkräfte die Waffen. Der Feldzug auf dem Balkan ist beendet, das Unternehmen »Marita« abgeschlossen. Für das JG 27 beginnt wieder das Hin und Her von Befehlen. Endlich kristallisiert sich das nächste Ziel heraus. Am 11. Mai startet die II. Gruppe nach Werneuchen bei Berlin, Teile der III./JG 27 nach Sizilien. Diese melden in der Zeit von 6. bis 20. Mai fünf Abschüsse, an denen Oberleutnant Graf Kageneck und Hauptmann Dobislaw beteiligt sind.

Die Rückverlegung der Bodenteile verläuft unter ähnlichen Bedingungen wie auf dem Vormarsch. Es geht wieder durch das Strumatal, dann durch Belica, wo vor sechs Wochen das große Balkanabenteuer begann. Längerer Aufenthalt in Sofia, Donauübergang bei Turnu-Margurele. Dann wird in Eisenbahntransporte verladen. Nach fünf Tagen Bahnfahrt entlang der Donau ist das Goldene Tor erreicht, und endlich wird in Oldenburg wieder ausgeladen. Wohin nun?

Neue Ziele sind genannt. Pfingsten trifft sich das Geschwader in Ostpreußen. Bischofsburg, Suwalki. Keiner weiß, was das zu bedeuten hat, doch die Weichen sind schon gestellt. Wiegen sich die Männer auf der Rückfahrt vom Balkan noch in Urlaubshoffnungen, so sehen sie sich enttäuscht, als die Fahrt immer weiter nach Osten geht. Und als sie in den Wäldern die Unmengen Fahrzeuge, Geschütze und Panzer versteckt sehen, ahnen sie wohl, was die Stunde geschlagen hat.

Das Unternehmen »Barbarossa« steht unmittelbar bevor.

RUSSISCHES ZWISCHENSPIEL

Vier Kilometer vor der russischen Grenze entfernt liegt die II. Gruppe des JG 27 an einem herrlichen Waldsee bei Berznicki. Am Tage darf das Flugfeld nicht betreten werden, da die Russen den Platz trotz der hohen Bäume gut einsehen können. Die Maschinen stehen aus diesem Grund seit dem 12. Juni auf dem weiter hinten liegenden Platz Praszniesz. Der Geschwaderstab mit der Nachrichtenkompanie und die III. Gruppe sind bei Sobolowo eingefallen und hausen hier in einem Zeltlager.

22. Juni 1941. Noch ist es stockdunkle Nacht, aber die Wälder werden lebendig. Panzer rollen an, Infanterie-Stoßtrupps rücken vor, Pioniere schleppen ihre Geräte nach vorn. Die Tarnung bricht zusammen. Das unbarmherzige Gesicht des Krieges kommt zum Vorschein.

Im Osten zieht die Dämmerung herauf. Gegen 3.00 Uhr ertönt von Westen her ein immer mehr anschwellendes Flugzeuggebrumm. Deutsche Geschwader ziehen in östlicher Richtung in großen Höhen dahin. Und dann kommen die Messerschmitt des JG 27. Ihr Ziel sind die russischen Flugplätze hinter der Grenze.

Genau um 3.05 Uhr beginnt mit einem Feuerüberfall der Angriff gegen die Sowjetunion.

Die Maschinen des Geschwaders haben Aufhängevorrichtungen für 1-kg-Bomben SD-2, pro Maschine 96 Stück. Diese Bomben werden im Wurf scharf und explodieren nach einer gewissen Zeit. Die SD-2 sollten zu einer empfindlichen und wirksamen Waffe beim Eingreifen in den Erdkampf werden, aber sie bringen eine Unmenge Gefahren mit sich. Meistens klemmen die vordersten Reihen der unter dem Rumpf hängenden Bomben durch den Luftdruck in den Aufhängevorrichtungen fest und fallen erst ab, wenn die Maschinen zur Landung ansetzen und die Fahrt vermindern. Manchmal explodieren sie dabei, oft auch nicht, weil sie noch nicht scharf sind. Nicht selten rollten die ahnungslosen Piloten mit einem Teil der noch unterhängenden SD-2 in die Liegeplätze. Es geschieht, daß die Bomben dann erst abfallen und dicht hinter den Maschinen hochgehen. Bleiben sie liegen, ohne zu explodieren, dann gefährden sie damit die nächsten landenden Flugzeuge. Die Mechaniker trauen sich kaum mehr an die beladenen Maschinen heran, denn manchmal lösen sich die SD-2 bereits schon beim Gasgeben. Waffeninspektor Mann beweist großen Mut, wenn er den ganzen Tag auf dem Platz herumläuft, um die Dinger aufzusammeln und sie anschließend am Platzrand unschädlich zu machen.

Der erste Einsatz des JG 27 geht zu Ende. Die Maschinen der II. Gruppe landen nach einem Angriff gegen die russischen Plätze Wizna und Zambrow vollzählig in Berznicki.

Vergeblich wartet das Geschwader auf die Rückkehr seines Kommodore Major Wolfgang Schellmann. »Bei Grodno erhielten wir Flakbeschuß«, berichtet einer der Piloten des Stabsschwarms, »Schellmann schoß eine Rata ab, doch Teile davon müssen die Kommandeursmaschine getroffen haben. Wir sahen Schellmann mit dem Fallschirm aussteigen.«

Nach Einnahme des Gebietes von Grodno stellt das Geschwader umfangreiche Nachforschungen an, um das Schicksal Schellmanns aufzuklären. Man findet das Wrack seiner Bf 109 mit den 13 Abschlußbalken am Leitwerk, daneben Teile der sowjetischen Rata. Nach einigen Augenzeugenaussagen ist der Kommodore in ein Kornfeld abgesprungen und erreicht später ein einzelnes Gehöft. Kurz zuvor taucht dort eine russische Streife auf, bedroht die Bauern mit Pistolen, damit sie sagen, wo der deutsche Flieger sei. Als Schellmann daraufhin weiterflüchtet, läuft er einer etwa 20 Mann starken Gruppe russischer Soldaten in die Hände, unter ihnen eine Anzahl Geheimpolizisten. Mit einer Kette bindet man Schellmann die Hände auf dem Rücken und setzt ihn auf ein Pferd. Etwa 5 Kilometer von der Absprungstelle verliert sich dann seine Spur. Neun Tage später nimmt ein RAD-Mann in einem Dorf einen Bauern fest, der im Besitz eines Ritterkreuzes und eines Goldenen Spanienkreuzes mit Brillanten ist. Beide Auszeichnungen trug auch Schellmann. Woher diese Orden stammen, läßt sich nicht mehr feststellen. Angesichts des grausamen Schicksals, das viele abgesprungene deutsche Flieger gerade in den ersten Tagen im Osten erleiden, sind irgendwelche Spekulationen über das Schicksal des Kommodore müßig. Schellmann ist höchstwahrscheinlich von der GPU erschossen worden.

Für die Erfolge, die das JG 27 am ersten Kampftag zusammen mit der ihm unterstellten Jagdtruppe II./JG 52 und III./JG 53 erzielt hat, ist der Verlust des Geschwaderkommodore ein hoher Preis. Nachfolger Schellmanns wird Major Woldenga.

Die II./JG 27 kehrt von einem Einsatz zurück. In mehreren Tiefangriffen vernichtet die Gruppe auf den Plätzen Wilna und Olita etwa 80 Maschinen am Boden.

Am Nachmittag fliegen plötzlich zwei russische Kampfflugzeuge den Platz Berznicki an. »Alarmstart!« Zwei Messerschmitt jagen über den Platz. Leutnant Schacht setzt sich hinter eine der DB 3, doch der

Bomber platzt plötzlich durch einen Flaktreffer auseinander. Schacht sucht die andere Maschine, bekommt sie bald ins Visier, schießt. Der Russe geht in einen steilen Gleitflug über und schlägt senkrecht auf.

Erneuter russischer Anflug auf Berznicki. Diesmal werfen sie Bomben und zerstören eine Bf 109. Der Alarmschwarm kommt zu spät.

Das JG 27 erzielt am 22. Juni insgesamt 13 Abschüsse, die III./JG 53 unter Hauptmann Wilcke sogar 36.

Zweiter Tag. In der Luft läßt sich kein einziges gegnerisches Flugzeug sehen, und so fliegen die Jagdtruppen weiter Tiefangriffe. Die russische leichte Flak schießt sehr gut und macht dem Geschwader schwer zu schaffen. Bei einem dieser Angriffe erhält Oberleutnant Wiesinger, noch durch sein Balkanabenteuer bekannt, einen unglücklichen Treffer und wird durch Aufschlagbrand getötet. Wiesinger, ein besonders schneidiger Flugzeugführer, hatte bereits zehn anerkannte Luftsiege.

Für die Bodenteile beginnt wieder einmal die Zeit der Verlegungen in größerem und kleinerem Maßstab. Und auch diesmal wird ihnen nichts geschenkt. Überfüllte Straßen, knietiefer Schlamm. Weiter, ohne Rücksicht auf Müdigkeit und Hunger. Die Vorkommandos setzen sich in Richtung Wilna in Bewegung. Neben den Straßen das typische Rückzugsbild. Zerstörte Fahrzeuge, stehengelassene Geschütze, ausgebrannte Panzer, verwüstete Dörfer. Zu beiden Seiten der Straße brennt der Wald. Munition geht in die Luft, beißender Qualm raubt den Atem.

Luftkämpfe spielen sich sehr selten ab, doch am 24. Juni kann die III./JG 27 bei Grodno einen Verband von sieben SB-2-Kampfflugzeugen aufreiben.

Der Russe versucht einen Durchbruch, doch er scheitert am Eingreifen des VIII. Fliegerkorps. Tiefangriffe auf Panzerkolonnen, die von Grodek her auf Grodno vorstoßen, verhindern ein weiteres Vordringen. Mit allen verfügbaren Maschinen ist das Geschwader unterwegs.

Am 25. Juni morgens verlegen die Messerschmitt aller Gruppen nach Wilna. Ju 52 überführen das notwendige Personal. Die Deutschen landen unter russischem Bombenhagel. Rotten- und kettenweise starten die eben erst eingefallenen Jäger und stellen die Russen zum Kampf. Die bis zum Abend angreifenden Bomber erleiden unvorstellbare Verluste. Allein die in Wilna liegenden Jäger schießen 53 russische Maschinen ab, Leutnant Langanke davon sieben, Leutnant Witzel drei.

Inzwischen sind die Gruppen mit der schnelleren Bf 109 F ausgerüstet und nur die II./JG 27 fliegt noch die »Emil«.

Zwei Flugzeugführer des Geschwaders kehren am 26. Juni nicht vom Einsatz zurück. Es sind Oberleutnant Strößner und Unteroffizier Gromotka, die wegen Spritmangel auf einem unbesetzten Platz not-landen müssen und erst nach dem Eintreffen deutscher Flieger zwei Tage später von dort wieder starten können. Endlich trifft auch das Vorkommando unter Hauptmann Spickermann in Wilna ein, so daß Maschinen und Piloten von nun an wieder besser betreut werden können.

Oberleutnant Graf Kageneck und Feldwebel Riepe schießen am 27. Juni zusammen fünf Bomber ab, doch auch die Deutschen haben Verluste. Von der 8. Staffel werden Leutnant Rohrer und Oberfeldwebel Umbach vermißt. Alles Suchen nach diesen beiden Fliegern bleibt erfolglos.

Gegen 14.00 Uhr am 29. Juni erscheinen russische Bomber über Wilna und greifen den Einsatzhafen des Geschwaders an. Die Bomben fallen direkt in die Liegeplätze des Stabes und der II. Gruppe. Hauptmann Spickermann, der erst am Vortage das Vorkommando nach Wilna brachte, findet man tot unter den Trümmern. Vier Bf 109 und zwei Bf 110 verbrennen, weitere Maschinen sind beschädigt, wertvolles Fahrzeugmaterial vernichtet. Der Russe ist nicht zu unterschätzen. Noch während des Bombenangriffes startet Leutnant Kulp mit einer Rotte und kann einen der Bomber abschießen.

Überraschend trifft am 1. Juli 1941 in Wilna ein Geschwaderbefehl ein. Die II./JG 27 muß ihre Maschinen und Geräte an die III./JG 27 abgeben. Teile der Gruppe gehen zurück nach Werneuchen und Döberitz, um hier auf die Bf 109 F umzurüsten, während der Hauptteil einstweilen in Wilna bleibt. Warum zieht man die II. Gruppe so plötzlich aus dem Einsatz? Diese Frage beantwortet sich durch die Tatsache, daß der Flugzeugbestand beider Gruppen, II./ und III./JG 27 durch enormen Verschleiß auf die Hälfte abgesunken ist. Einsatzmäßig sind also nur noch Maschinen für eine Gruppe vorhanden. Am 20. Juni bricht die II./JG 27 nach Suwalki auf. Von dort geht es mit der Bahn zurück nach Deutschland. Vier Tage später ist die Gruppe in Döberitz. Neue Parole: Heimaturlaub.

Währenddessen verlegt der in Rußland verbleibende Geschwaderstab mit der III. Gruppe über Michaliesky und Sloboda nach Lepel. Der Verband trifft am 6. Juli dort ein. Neue Einsatzaufträge liegen vor: Jagdschutz über dem Düna-Brückenkopf bei Ulla. Je drei Abschüsse am 6. und 8., je vier am 9. und 11. Juli sind die Bilanz der ersten Tage dort.



»Maxe« Ibel
und Wolfgang
Lippert
(oben links)

Joachim
Kirschner.
Auf dem Balkan
erlitt er sein
Geschick
(oben rechts)



Wolf Ettl
nach Luftkampf
(Mitte links)



Wilhelm
Balthasar
(Mitte rechts)



Erbo Graf von
Kageneck, der
erste Eichen-
laubträger des
Geschwaders
(unten links)



Kommodore
Bernhard
Woldenga
(unten Mitte)
Ernst Düllberg
(unten rechts)



Maj. Gustav Rödel
in seiner Kommo-
dorezeit



Wolfgang Schellmann

Major Riegel mit seinem 1. Wart Schaak. Kdr. der I./JG 27, vermißt an der Kanalfront



Schon am 13. Juli wird weiterverlegt. Der neue Einsatzplatz heißt Kamary, 14 Kilometer westlich von Witebsk. Zwischendurchfliegt das JG 27 pausenlos Tiefangriffe. Im Raum Witebsk setzt dann die große Abschlußserie der III. Gruppe in. Zwischen dem 12. und 14. Juli vernichtet sie insgesamt 36 gegnerische Flugzeuge. Am 14. Juli wird Feldwebel Fahrenberger vermißt, kehrt aber nach einigen Tagen zur Einheit zurück.

Es ist unerträglich heiß geworden, und das JG 27 kommt nicht zur Ruhe. Die Einsätze gehen nun schon bis in die Gegend von Smolensk, Deminow und Welikije Luki.

Deminow ist die nächste Station der Gruppe. Einige Tage nach der Verlegung stürzt Unteroffizier Thiel tödlich ab. Immer wieder greifen russische Bomber an. Sie wissen ganz genau, wo die deutschen Flugplätze liegen. Am 29. Juli wirft eine Pe 2 ihre Bomben direkt vor den startenden Alarmschwarm. Hierbei wird Unteroffizier Sdun verwundet, desgleichen neun Mann des Bodenpersonals.

Fünfzehn Abschüsse bringt der 26. Juli, neunzehn der folgende Tag. Es ist fast unheimlich, mit welcher Ausdauer die Russen kämpfen. Trotz ihrer hohen Verluste kommen sie wieder und immer wieder. Am 28. Juli verlieren sie wiederum zehn Bomber, aber auch der deutsche Flugzeugbestand sinkt bedrohlich immer weiter herab. Es mangelt an Nachschub. Motoren fehlen, Beschußschäden können nicht ausgebessert werden. Notlandungen wegen Spritmangel sind an der Tagesordnung.

Während Feldwebel Dorfer am 29. Juli nördlich Toropez über 100 Kilometer hinter der Front notlanden muß, sich aber nach elf harten Tagen zu seiner Staffel zurückschlagen kann, bleiben Feldwebel Grimpe und der Gefreite Füntmann für immer verschollen. Ab 30. Juli wird die III./JG 27 an der Nordfront eingesetzt. Vorübergehend fallen die Maschinen in Soltzy in der Nähe des Ilmensees ein. Hier stürzen bei einem Start am nächsten Tag Unteroffizier Appel und Fähnrich Schulze tödlich ab.

Einen größeren Erfolg erzielt die Gruppe am 14. August durch den Abschluß von sieben Gegnern. Unvergessen bleibt dabei, wie Oberleutnant Graf Kageneck allein fünf Maschinen vom Himmel holt. Graf Kageneck ist mit 47 Luftsiegen der erfolgreichste Schütze des JG 27 im Ostfeldzug.

Ende des Monats beginnt es heftig zu regnen. Der Boden verwandelt sich bald in zähen Schlamm, und dazu wird es jetzt schon ungemütlich kalt. Die III. Gruppe muß am 6. September nach Ljuban verlegen, und

die Männer freuen sich über die äußerst guten Platzverhältnisse. Doch die Freude kommt zu früh. Der Gegner findet den neuen Platz schnell heraus, und bald setzen wieder russische Tiefangriffe und Artilleriefeuer ein.

Am 11. September kommt es zu harten Luftgefechten, in denen die Piloten der Gruppe neun Abschüsse melden. Oberfeldwebel Blazytko erringt allein vier Luftsiege, aber ein schwerer Verlust steht an diesem Tage dem Erfolg gegenüber. Mit 22 Abschüssen einer der besten Flugzeugführer der Gruppe, erhält Leutnant Hans Richter einen Motortreffer »*Ich versuche Notlandung!*« gibt er noch durch. Dann streift die Maschine die Bäume eines Waldstückes. Richter verbrennt in seiner Messerschmitt.

Ebenfalls nach einem Luftkampf mit den wendigen und nicht zu unterschätzenden Rata wird am 19. September der tüchtige Feldwebel Ernst Riepe vermißt.

Der russische Winter hält im Jahre 1941 früh seinen Einzug. Bei der III./JG 27 gibt es keine Öfen; sie werden aus alten Milchkannen und ein paar Mauersteinen gebaut. Die Männer polstern ihre Unterkünfte mit Stroh aus, um dem überraschend einsetzenden Frost einigermaßen begegnen zu können. Den Sowjets scheint dieses Wetter überhaupt nichts auszumachen. Ihre Rata und Schlachtflyer sind trotz Frost und Kälte täglich über dem Platz. So auch am 25. September. Die Gruppe befindet sich in der Luft, um die Angreifer zu stellen. Als nach den üblichen Gefechten die Messerschmitt wieder landen, fehlt Oberfeldwebel Blazytko. Später erfährt man, daß dieser hervorragende Flieger und Sieger in 29 Luftkämpfen in russische Gefangenschaft geraten ist.

Ende September tobt im Mittelabschnitt die Doppelschlacht von Wjasma-Brjansk. Ganze russische Armeen sind hier eingeschlossen und wehren sich verzweifelt. Immer wieder versuchen sie den Durchbruch und fügen auch den Deutschen schwere Verluste zu. Auch das JG 27 verlegt in diesen Raum und liegt mit der III. Gruppe in Stabna bei Smolensk. Unaufhörliches Schneetreiben verhindert jedoch nahezu sämtliche Flugaktionen, obgleich auch hier die russischen Bomber fortwährend ihre Besuche machen.

Nach Tagen tauchen Gerüchte auf. Rückverlegung nach Deutschland? Die Vermutungen verdichten sich und werden schließlich zur Gewißheit. Am 16. Oktober verabschiedet General von Richthofen den Stab und die III. Gruppe. Das JG 27 ist damit aus dem Einsatz im Osten gezogen. Das bedeutet: Wiederaufrüstung und Auffrischung in der Heimat.

Der Abschied von Rußland ist alles andere als traurig; zu wenig schöne Erinnerungen sind geblieben. Um den 26. Oktober herum versammeln sich die Teile des Geschwaders, die Bodenkolonnen nach mehrtägiger Bahnfahrt, in Döberitz.

Und auch nach diesem Feldzug kommt man um eine kurze Bilanz nicht ganz herum. Immerhin erzielt das JG 27 im Osten insgesamt über 270 bestätigte Abschüsse. Sind auch die eigenen Verluste nicht sehr groß, so treffen sie doch gerade eine ganze Reihe erfahrener Flugzeugführer. Erfolgreichster Jagdflieger des Geschwaders im Osten ist Oberleutnant Graf Kageneck, gefolgt von Oberfeldwebel Blazytko.

Fw. Bauer	9 Luftsiege
Ofw. Blazytko	25 Luftsiege
Oblt. Braune	7 Luftsiege
Hptm. Dobislaw	6 Luftsiege
Fw. Fahrenberger	7 Luftsiege
Oblt. Graf Kageneck	47 Luftsiege
Lt. Langanke	7 Luftsiege
Oblt. Lass	12 Luftsiege
Fw. Riepe	6 Luftsiege
Ofw. Sawallisch	8 Luftsiege
Oblt. Tangerding	8 Luftsiege
Fw. Wassermann	8 Luftsiege
Lt. Witzel	6 Luftsiege

II Afrika

DER SPRUNG AUF DEN SCHWARZEN KONTINENT

Zu Beginn des Jahres 1941 eröffnen die Engländer aus Ägypten heraus ihre große Offensive und erobern in kurzer Zeit die Cyrenaika. Infolge von Nachschubschwierigkeiten und wegen Verlegung stärkerer Kräfte nach Griechenland kommt der britische Vormarsch bei El Agheila an der Syrte zum Stehen.

Zu dieser Zeit befindet sich das von den Deutschen aufgestellte Afrika-Korps bereits auf libyschem Boden. Ohne den völligen Aufmarsch abzuwarten, unternimmt das Korps unter der Führung von Rommel die ersten Gegenstöße. Aber die Deutschen brauchen nun Flugzeuge, denn auch hier in Afrika werden entscheidende Operationen in der Luft auszufechten sein, und deshalb wird das Jagdgeschwader 27 über das Mittelmeer geschickt.

Wie bekannt, liegt die I. Gruppe um die Jahreswende 1940 in Döberitz zur Auffrischung, aber schon Mitte Februar munkelt man von einer Verlegung nach dem Süden. Italien, Sizilien.

Am 19. Februar starten von dem verschneiten Rollfeld in Döberitz 13 schwerbeladene Ju 52. An Bord dieser Maschinen befindet sich ein Vorkommando des technischen und des Nachrichtenpersonals unter der Führung von Oberleutnant Heydecke. Nach dem Flug über die Alpen setzen die Transporter zur ersten Zwischenlandung in Treviso ein. Und hier erst sagt Heydecke zu seinen Männern: »*Wißt Ihr eigentlich, daß wir nach Afrika kommen?*« Der Oberleutnant schaut nur in ungläubige Gesichter, doch spätestens in Comiso, bei der zweiten Zwischenlandung, merken die Männer, daß dies kein Witz war. Der Startbefehl für den Flug über das Mittelmeer kommt am 27. Februar.

Stundenlang geht es über den »Bach«. Stundenlang nur Wasser. Endlich taucht am Horizont ein schmaler, heller Streifen auf. Afrika. Dann kommen die ersten Häuser von Tripolis in Sicht. Voraus der Flugplatz Castel Benito, und wenig später betreten Angehörige des Jagdgeschwaders 27 zum erstenmal afrikanischen Boden.

Alles ist ungewohnt. In den blauen Fliegeruniformen schwitzen die

Männer fürchterlich, wenn sie täglich auf dem Platz auf die angekündigten Maschinen der Gruppe warten. Schließlich wird Tropenbekleidung ausgegeben. Es sind Sachen, die in aller Eile in Tripolis eingekauft werden mußten. Dementsprechend bunt angezogen sehen die Männer nun aus. Der eine trägt eine grüne Hose mit brauner Jacke, dazu einen weißen Tropenhelm, der andere wartet mit einer gelben Hose, weißer Jacke und braunem Helm auf. Da die Knobelbecher bei der Hitze untragbar sind, besorgt sich jeder ein Paar weiße Socken und leichte Fußbekleidung. Ein tolles Räuberzivil also. Hinzu kommt, daß diese »Erstausrüstung« nicht auf deutsche Maße zugeschnitten ist, und so platzen bei jeder hastigen Bewegung die Nähte.

Am 26. Februar verläßt in mehreren Transportflugzeugen auch das Hauptkommando Berlin in Richtung Neapel, wo im Hafen die »Reichenfels« darauf wartet, das Kommando und das dazugehörige Material aufzunehmen. Als letztes hieven die Kräne einige in Kisten verpackte Fieseler »Störche« an Deck.

Um 20.00 Uhr am 16. März werden die Haltetaue losgemacht. Die »Reichenfels« und vier andere Schiffseinheiten, gesichert von fünf Zerstörern, laufen aus.

Schon beim Hellwerden hängt ein Bf-110- und Ju-88-Geleit über dem Konvoi als U-Bootsicherung. Für die Männer an Bord der Transportschiffe ist das alles sehr abwechslungsreich. In der zweiten Nacht wird der gefährlichste Teil der Überfahrt passiert, denn der Konvoi kommt in den Bereich der britischen Seestreitkräfte. Und noch einmal wird an Bord auf die Gefährlichkeit von aufleuchtenden Streichhölzern und glimmenden Zigaretten hingewiesen.

Die Küste Afrikas kommt am Vormittag des 18. März in Sicht. Stunden später erfolgt bereits die Ausschiffung. Während das Kommando in das Lager Fatma zwischen Tripolis und Castel Benito einzieht, bleibt eine Wache im Hafen zurück, die gleich den ersten Luftangriff auf dem afrikanischen Kontinent erlebt.

Zunächst erhalten die Fahrzeuge einen gelben Tarnanstrich, dann erlaubt es die Zeit, das erste Sonnenbad zu nehmen. Wie gesagt, alles ist ungewohnt und die Umstellung schwer. Mit den Tücken der kalten Abendluft noch nicht vertraut, werden auch bald die ersten Rekorde im Lauf zu den Aborten aufgestellt, und nicht wenige brechen schon weit vor dem Ziel das aussichtslose Rennen ab.

In Fatma beginnt ein recht munteres Treiben. Die ersten Fotos als Reiter auf hohem Kamel gehen in die Heimat, Handelsbeziehungen mit den Arabern werden angeknüpft. Völlig neu für die Männer des

Kommandos sind die verschiedensten Arten von Lebensmitteln, mit denen sie hier nun konfrontiert werden. Recht bald machen sie die Bekanntschaft mit dem eigenartigen Hartkäse, von dem man nicht genau weiß, ob es Esels- oder Kamelkäse ist. Und bald weiß man auch, wie in Olivenöl eingemachtes Gemüse schmeckt.

Schließlich erfolgen die zahlreichen Entdeckungsfahrten nach Tripolis. Von Interesse sind hier das Araber- und Judenviertel mit den engen und winkligen Gassen, durchzogen von sämtlichen Wohlgerüchen des Orients. Bazare mit ihrem farbenprächtigen Angebot beherrschen das Bild. Überall bietet man Erdnüsse, Kürbis- oder Sonnenblumenkerne an, und das ständige Geschrei der Händler wird von schrillen Klängen arabischer Musik übertönt.

Die Deutschen glauben zu träumen. Wer von ihnen hätte jemals daran gedacht, so etwas einmal zu erleben: Tripolis 1941. In den Cafés bekommt man ausgezeichneten Mokka serviert, daneben recht gutes Bier aus der Brauerei eines Deutschen. Es ist eine neue Welt mit den Bazaren. Bemerkenswert aber auch die Leistung der Italiener auf baulichem und landwirtschaftlichem Gebiet. Man trotz der Wüste von Jahr zu Jahr mehr fruchtbaren Boden ab.

Recht bald ist das Treiben in Tripolis zu Ende, denn Teile des Kommandos verlegen nun nach Bengasi. Das technische Personal wird hier der III. ZG 26 zugeteilt. Von Bengasi geht es dann weiter in Richtung Ain el Gazala, dem neuen Einsatzpunkt der I./JG 27.

Am 9. April bricht das Hauptkommando in Fatma auf mit dem Zwischenziel Derna. Nach dem grellen Gelb der Sandwüste der Syrte bieten die grünen Grasflächen und kleinen Wäldchen der Cyrenaika ein nun völlig anderes Panorama und für die Augen eine wohltuende Erholung. Hinter Derna zeigt sich den Männern wiederum eine sehr öde Landschaft. Die Straße windet sich aus dem Talkessel hinauf zur Hochebene in steilen Serpentin.

Endlich erreicht das Kommando den Flugplatz Gazala. Es ist der 15. April 1941. Hier an der Bomba-Bucht wird die JG 27 nun für mehr als sieben Monate ihren Standort haben.

Währenddessen sammeln sich die Flugzeugführer der Truppe nach dem kurzen Zwischenspiel auf dem Balkan in München, wo die Messerschmitt für den Afrika-Einsatz umgerüstet werden. Das geschieht hauptsächlich durch den Einbau von Sandfiltern vor den Ansaugstutzen.

Als erster Verband startet die 1. Staffel unter Oberleutnant Redlich. Er trifft am 18. April in Gazala ein und beteiligt sich bereits am näch-

sten Tag an den Kämpfen. Tags darauf stoßen auch die Nachrichtenleute aus Derna wieder zur Gruppe.

Hauptmann Eduard Neumann, Kommandeur der I./JG 27, landet am 21. April um 16.45 Uhr in Ain el Gazala.

Nicht ganz ohne Zwischenfälle geht es bei der Überführung der 3. Staffel unter Oberleutnant Homuth ab. Nach einem Zwischenaufenthalt in Gela auf Sizilien bei der 7./JG 26 von Oberleutnant Müncheberg tritt die Staffel ihren Flug über das Mittelmeer an. Homuths Messerschmitt landen wohlbehalten in Castel Benito, von wo der Flug zum Skorpionenplatz, 40 km südlich Arco Philaenorum, weitergehen sollte. Auf diesem Platz sollte ein Tankkommando auf die Flugzeuge warten. Nach längerem Suchen glauben die Jagdflieger, unter sich den genannten Flugplatz entdeckt zu haben. Sie umkreisen ihn, können aber kein Anzeichen von Leben dort unten erkennen. Homuth setzt ein paar Garben vor die beiden am Rande des Platzes stehenden Zelte. Nichts. Schließlich landet die Staffel. Es ist tatsächlich niemand zu finden.

Was bleibt übrig, als einen der Piloten – die Wahl fällt auf den Oberfähnrich Marseille – nach Syrte zurückzuschicken, um Hilfe zu holen. Die übrigen Männer verbringen eine recht traurige Nacht in den beiden Zelten, die nichts weiter enthalten als eine Plane und ein altes Holzfaß. Oberleutnant Homuth kann die Stimmung wenigstens durch eine Flasche Eierlikör aufrechterhalten.

Am anderen Morgen wartet man immer noch auf ein Zeichen von Marseille. Die sieben Maschinen fliegen schließlich mit den letzten Spritresten 35 km zurück nach En-Nofilia. Von hier aus schickt Homuth den Oberfeldwebel Kowalski nach Syrte. Aber auch dieser kehrt nicht zurück. Gegen Mittag erscheint eine zweimotorige Maschine und wirft eine Meldung ab. Kowalski, der wegen Spritmangels bauchlanden mußte, berichtet darin, daß Marseille wegen Motorschadens ebenfalls neben der Straße notlandete.

Nach etwa einer Stunde tauchte Marseille mit einem Lastwagen voller Wasserbehälter und Eßwaren auf. Ihm folgt später ein LKW mit dem so sehnsüchtig erwarteten Benzin. Nun kann die Staffel wieder starten, doch Marseille muß zurückbleiben. »Sie haben Ihre Maschine kaputtgemacht«, entgegnete Homuth dem jungen Oberfähnrich, »nun sehen Sie zu, wie Sie an die Front kommen.«

Die Staffel erreicht Gazala am 22. April, und nur ein paar Stunden später trifft auch Marseille dort ein. Von einem Heeresstab erbettelte er sich den Opel des Generals, und bewältigte so die ziemlich lange Strecke nach Gazala ohne größere Anstrengungen. »Dafür müssen Sie

sich durch mindestens 50 Abschüsse revanchieren«, rief ihm der General nach.

Bereits einen Tag vor Homuths Ankunft in Gazala, landete dort auch die 2. Staffel, und die Gruppe ist nun vollständig versammelt.

Das Afrika-Korps wirft die britischen Truppen zu diesem Zeitpunkt immer weiter zurück und steht nach einem stürmischen Siegeslauf bereits vor der ägyptischen Grenze. Nur noch in Tobruk können sich die Engländer halten. Die Stadt bleibt ein Dorn in Rommels Hinterland, und der Sturm auf die Festung am 13. und 14. April scheitert an dem starken Widerstand der Briten.

Rommel hat seine Offensive, abgesehen von einigen Bf-110-Staffeln der III./ZG 76 und der 2. Heeresaufklärerstaffel 14, ohne Luftunterstützung angetreten. Als nun die Messerschmitt des JG 27 eintreffen, verspricht man sich dadurch viel Erleichterung.

Aber auch die britischen Luftstreitkräfte in Nordafrika sind zu diesem Zeitpunkt nicht übermäßig stark. Es sind etwa drei Jagdgruppen mit Hurricane in Tobruk und Gerawla, sowie drei Blenheimverbände in der Gegend von Cimla, sowie eine weitere, südafrikanische Kampfstaffel in Fuka.

Der Flugplatz der I./JG 27 entsteht auf geröllhaltigem und von Kameldorn befreitem Unterboden, mitten in der Wüste. Ein Bunker auf dem Platz dient als Gefechtsstand. Um das Flugfeld und die Unterkünfte herzurichten, müssen die Männer schwer schuften. Am schwierigsten hat es das technische Personal, und da man hier nicht aus dem vollen schöpfen kann, ist jeder auf seine persönliche Findigkeit und auf sein Organisationstalent angewiesen. In den ersten Tagen klagt fast jeder über einen mächtigen Sonnenbrand, nur Oberleutnant Homuth bleibt verschont, da er die meiste Zeit im Zelt zu tun hat und obendrein mit seiner Pelzweste herumläuft.

Und was da sonst noch für Überraschungen auftauchen. Die ersten Skorpione, Sandvipern und Vogelspinnen werden eingefangen, und gegen die unübersehbare Anzahl der lästigen Fliegen ist überhaupt nichts auszurichten. Da sich die Aborte als die Hauptbrutstätten dieser Insekten erweisen, schafft man sie rasch ab. An ihre Stelle tritt der Spaten. Fliegenpatsche und Spaten werden zum Symbol Afrikas.

KÄMPFERISCHER AUFTAKT

Hauptgegner des JG 27 sind die Hurricane aus Tobruk, das nur 56

km von Gazala entfernt liegt. Bereits am 19. April kommt es südlich und westlich von Tobruk zu anhaltenden Luftkämpfen, in denen die 1. Staffel vier britische Maschinen abschießt. Hierbei verbucht Oberleutnant Redlich zwei, Unteroffizier Sippel und Leutnant Schroer je eine.

Noch einmal besiegt Unteroffizier Sippel einen Gegner am 20. April, diesmal eine Wellington, die sich nach Gazala vorwagt. Der folgende Tag bringt den 100. Abschluß der I./JG 27, eine Hurricane, durch Oberfeldwebel Espenlaub, aber der erfolgreiche Unteroffizier Sippel fällt am gleichen Tag über Tobruk. Bei Gefechten im Raum Gazala wird außerdem Leutnant Schroer in Sichtweite des eigenen Platzes unverwundet abgeschossen.

Auch am 22. April trifft die Gruppe ein Verlust, als Oberfähnrich Pomsch von englischen Jägern bezwungen wird. Pomsch erliegt am nächsten Tag seinen schweren Verletzungen. Auf dem Friedhof am »Weißen Haus« westlich Tobruk findet der deutsche Flieger seine letzte Ruhestätte.

Das Zeichen der I. Gruppe wird im Afrikakorps bald zu einem Begriff. Tag für Tag sind die Jagdflieger am Gegner und erzielen bereits in der ersten Phase nach dem Eintreffen in Nordafrika beachtliche Erfolge.

Ein kampfreicher Tag wird der 23. April. Der Luftraum um Tobruk ist das bevorzugte Jagdgebiet der Gruppe. Hier stellen sich die Briten zum Kampf. Vormittags treffen die Deutschen auf mehrere Blenheim und Hurricane. Die Messerschmitt zögern nicht lange, sie greifen an. Zwei Blenheim fallen durch Oberleutnant Redlich. Ihnen folgen vier Jagdmaschinen, die von Oberleutnant Franzisket und Leutnant von Moller heruntergeholt werden.

Am Nachmittag des selben Tages startet die 3. Staffel noch einmal. »Blenheimverband im Raum Bardia« kommt die Meldung. Marseille führt seinen Schwarm gegen diese Formation.

Als die Deutschen über Tobruk sind, taucht plötzlich unter ihnen ein Pulk Hurricane auf, etwa 10 Maschinen. Die größere Höhe ausnützend, greifen die Messerschmitt sofort an und stoßen hinunter. Sekunden darauf kommt eine Hurricane der Deckungsrotte genau vor die Maschine Marseilles. Entfernung 120 Meter. Nach einem ausgezeichnet gezielten Feuerstoß fällt die Hurricane trudelnd nach unten. Marseille erzielt somit den ersten Abschluß seiner Staffel in Afrika.

Inzwischen lösen die Engländer ihre Formation und schwärmen auseinander. Schon sitzt Marseille hinter einer weiteren Hurricane.

»Pöttgen«, ruft er, »auf den Aufschlag achten!« Rottenflieger Pöttgen sieht, wie eine Garbe an der Kabine des britischen Jägers vorbeistreicht und bemerkt gleichzeitig, daß sich vier Hurricane hinter den Schwarmführer setzen. Noch ehe Pöttgen seine Warnung durchgibt, hat auch Marseille gemerkt, was sich hinter ihm abspielt. Mit einem steilen Aufschwung kann er sich der Gefahr entziehen. Noch ehe der Schwarm zu einem neuen Angriff ansetzen kann, fliegen die Hurricane in südöstlicher Richtung davon.

Der Erfolg am 23. April wird durch den Verlust von Feldwebel Lange überschattet, der im Luftkampf mit britischen Jägern den Tod findet.

Nach englischen Unterlagen stehen der 73. Sqdn. in diesen Tagen nur noch vier einsatzfähige Maschinen zur Verfügung, und sie wird nach ihrer völligen Aufreibung am 25. April aus Tobruk zurückverlegt. Als Anfang Mai dann auch die 6. Sqdn. Tobruk verlassen muß, besitzt diese Einheit ebenfalls nur noch 4 Maschinen. Aus denselben Unterlagen geht hervor, daß die britische Luftwaffe in Nordafrika bis zum 2. Mai 1941 insgesamt 22 Hurricane verliert. Dagegen meldet die I./JG 27 bis dahin den Abschluß von 15 Hurricane.

In der sich anschließenden Woche fliegen die Piloten der Gruppe Jagdschutz für Aufklärer und mehrere Eskorteinsätze für die Sturzkampfflieger, die den Hafen von Tobruk unaufhörlich mit Bomben belegen. Die Einsätze sind also recht abwechslungsreich, bringen aber in diesen Tagen keine Feindberührung, obwohl die Vorstöße der Gruppe sogar bis über Sollum hinausgehen. In Gambut hat man einen vorgeschobenen Einsatzplatz errichtet, auf dem abwechselnd eine der Staffeln stationiert ist und von einem ständig dort liegenden Wartungskommando betreut wird.

Die italienischen Jäger liegen verteilt, ein Teil in Gazala-Nord, die anderen in Martuba und Derna. Ihre Flugzeuge entsprechen nicht den Anforderungen, selbst die Hurricane ist allen italienischen Jagdflugzeugen überlegen. Sie fliegen sogar mit Fiat-Doppeldeckern.

Die deutschen Jagdflieger, die bis zu diesem Zeitpunkt noch nie eine Niederlage erlebt hatten, neigten dazu, ihre italienischen Waffenkameraden zunächst mit einer gewissen Skepsis zu beurteilen. Später waren die Jäger der I. Gruppe dankbar für jedes italienische Flugzeug, das half, die Stukas zu begleiten. Immer waren die Italiener bereit, kameradschaftlich mit den deutschen Jagdfliegern zusammenzuarbeiten. Das gute Verhältnis hielt an, solange das JG 27 in Nordafrika war.

Der Kampf um Tobruk nimmt an Heftigkeit inzwischen immer mehr zu. Die belagerte Festung zwischen Wüste und Meer bedeutet für die Deutschen Gefahr, Hindernis und Kräftebindung zugleich. Sie ist umgeben von einem dichten Bunkerring, den Blicken der Angreifer durch geschickte Felstarnung entzogen. Meter um Meter kämpfen sich Infanterie und Panzer vorwärts, während die anderen Kräfte, die in Richtung Bardia und Sollum zur Front vor wollen, in zeitraubenden Umwegen um Tobruk herum durch die Wüste fahren müssen.

Ein überraschender Abschluß gelingt Oberfähnrich Marseille am 28. April. In 3000 Meter Höhe fliegt die Staffel südlich Tobruk vorbei, als Marseille trotz großer Entfernung auf einem Platz unweit der Stadt eine Blenheim starten sieht, die dann in geringer Höhe auf die See hinausstrebt. Die Blenheim ist immer noch im Steigen begriffen und hält Ostkurs. Da kurvt Marseille ein und nähert sich dem Gegner aus der Sonne heraus, und so gelingt es, ganz dicht an die Zweimotorige heranzukommen. Aus 20 Meter Entfernung eröffnet Marseille das Feuer. Sofort steht die Blenheim in Flammen, weicht vom Kurs ab und stürzt kurz darauf fast senkrecht ins Meer.

In seinem Buch »Festung Tobruk« schildert der Engländer Jan Yindrich diesen Luftkampf als Augenzeuge, nachdem die Blenheim in niedriger Höhe über die britischen Stellungen hinwegstartete: »... dann war ein fürchterliches Rattern eines MGs zu hören, und ich dachte zuerst, daß die Blenheim irrtümlich auf uns feuerte. Um uns piffen die Kugeln, und wir stürzten in den Splittergraben. Eine Messerschmitt hing dicht am Schwanz der Blenheim. Diese donnerte auf die See hinaus und versuchte der Messerschmitt zu entkommen. Aber sie war zu nahe. Die Blenheim stürzte aus dem Himmel und fiel in die See. Sie versank sofort, ohne eine Spur zu hinterlassen. Der Deutsche drehte ab und verschwand landeinwärts.«

Am 30. April unternimmt Rommel den zweiten Versuch, Tobruk einzunehmen. Diesmal beteiligt sich auch die I./JG 27 am Kampf um die tapfer verteidigte Hafenstadt. Oberleutnant Redlich kann bereits am ersten Tag eine Hurricane abschießen, und dann am 1. Mai kommt die 3. Staffel über Tobruk zu ihrem ersten größeren Erfolg seit Operationsbeginn in Nordafrika.

Oberleutnant Homuth gibt den Einsatzauftrag bekannt: »Wir fliegen Begleitschutz für einen Stukaverband.« Die Staffel startet schon im Morgengrauen und hängt sich schützend über die Ju 87. Bis auf die übliche Flakabwehr verläuft der Angriff ohne Zwischenfälle, da wird vom Bodenfunk ein englischer Aufklärer über Acroma gemeldet. Acroma

ist eines der vorgeschobenen Forts in der südlichen Flanke Tobruks.

Statt des erwarteten Aufklärers sieht Homuth in 4000 Meter über dem Fort sechs Jagdmaschinen in gleicher Höhe. Sie tauchen so plötzlich auf, daß man sie zunächst für eigene Maschinen hält. Noch sind weder Typ noch Kennzeichen genau auszumachen, als die sechs dann deutlich ihre Absicht verraten. Sie gehen auf Höhe und greifen aus der Sonne heraus die Deutschen an. Doch gleichzeitig stößt auch der in überhöhter Position fliegende Schwarm Marseille hinunter.

Gleich nach dem ersten Feuerstoß kippt eine der Hurricane brennend ab, und schon verfolgt Marseille den zweiten Gegner, der in Richtung Tobruk zu entkommen versucht. Vergebens. Auch die zweite Hurricane stürzt, getroffen von den deutschen Garben, zur Erde.

Währenddessen stellt Oberleutnant Homuth mit seinen Messerschmitt etwa 20 km südlich der Stadt die anderen britischen Jagdmaschinen zum Kampf. Noch einmal können die Deutschen zwei weitere Hurricane abschießen, ehe sich dann die Staffel wieder sammelt.

»Wo ist die gelbe 4?« ruft plötzlich jemand. Das ist die Maschine des Gefreiten Köhne. Später stellt sich heraus, daß Köhne im Luftkampf verwundet wurde, doch anschließend trotz großer Schmerzen auf dem eigenen Platz sicher landete.

Im Tiefflug kehrt die 3. Staffel zurück. Viermal wackeln die Messerschmitt mit den Flächen und geben so den dort unten Wartenden ihren Erfolg bekannt. Gleich nach der Landung beglückwünscht der Kommandeur die beiden erfolgreichen Schützen Homuth und Marseille. »Seille«, hört der Oberfähnrich von seinem Gruppenchef, »aus Ihnen wird doch noch ein ordentlicher Flieger.« Doch gleichzeitig muß sich Marseille zur Vorsicht mahnen lassen. »Ich will nicht, wie schon einmal, wieder diese Verrücktheiten sehen, daß Sie mitten in einen englischen Pulk hineinsteigen und wie ein Sieb durchlöchert nach Hause kommen.«

Dann hat der Staffelmaler seine Aufgabe. Fein säuberlich bringt er je zwei weiße Balken auf den Leitwerken der Jagdmaschinen an: Nr. 16 und 17 bei Homuth, Nr. 10 und 11 bei Marseille.

Nach diesem ereignisreichen Tag ist es dann für zwei Wochen wieder ruhig. Nur am 5. Mai vernichtet Oberleutnant Homuth eine Martin Maryland und am 8. Mai eine Blenheim.

Es sieht so aus, als ob die Engländer den Platz der I./JG 27 noch nicht entdeckt haben, denn bisher wird nur der Einsatzhafen der Aufklärer mit Bomben belegt. Doch ehe man sich über diese »Unterlassungs-

sünde« weiter Gedanken macht, ist es dann schließlich soweit. Am 10. Mai erscheint plötzlich eine einzelne Hurricane und jagt auf den Platz zu. Sie kommt aus dem Morgendunst und wird von den Deutschen viel zu spät erkannt. Über dem Platz eröffnet der britische Pilot das Feuer, ohne jedoch Treffer zu erzielen. Dann ist die Hurricane auch schon wieder verschwunden.

Durch einige Detonationen schrecken in der Nacht zum 12. Mai die Männer der Gruppe aus dem Schlaf. Mit Kanonenbooten fahren die Engländer die Küste entlang und schießen mit schweren Kalibern über den Platz hinweg auf die Abhänge am Südrand des Wadis. Nach einer halben Stunde ist alles vorüber, doch der nächtliche Feuerzauber wiederholt sich in den kommenden Wochen noch mehrmals. Eigenartigerweise wird der Platz der I. Gruppe dabei nie getroffen.

Aus dem Raum Sollum heraus eröffnen die Engländer am 15. Mai das Unternehmen »Brevity«, welches zur Eroberung des wichtigen Halfaya-Passes führt. Während der Operation kommt es in diesem Kampfraum zu einigen Luftgefechten, in denen am ersten Angriffstag Oberleutnant Homuth eine Hurricane, Oberleutnant Redlich eine Blenheim abschießen kann. Am Tag darauf besiegt Feldwebel Elles eine weitere Hurricane.

Doch zurück zum 15. Mai. Der Luftsieg Homuths wird vom Boden aus verfolgt. Man sieht, wie er dicht hinter der Hurricane klebt. Durch gekonnte fliegerische Tricks versucht der Gegner seinen Verfolger abzuschütteln, aber es gelingt ihm nicht. Dann rattern die Bordwaffen. Die britische Maschine zeigt sofort eine weiße Rauchfahne, die sich rasch verdichtet. Noch während die Hurricane hinabstürzt, steigt ihr Pilot aus. Er pendelt immer noch in der Luft, als das Jagdflugzeug brennend am Boden zerschellt.

Schon rast ein Wagen los zu der Stelle, wo der ausgestiegene Pilot aufsetzen muß. Es ist ein junger sympathischer Flieger, Egner heißt er und ist Südafrikaner. »*Wer hat mich abgeschossen?*« lautet seine erste Frage. Als er erfährt, daß es der Ritterkreuzträger Homuth war, der ihn besiegte, ist er sehr zufrieden. »*Well, ein nobler Kampf war das. Wenn es geht, möchte ich den anderen kennenlernen.*« In seinem Zelt unterhält sich Homuth dann längere Zeit mit dem Piloten, der ihn anschließend dazu einlädt, nach dem Krieg seine Farm zu besuchen.

Wieder einen großen Erfolg für die 3. Staffel bringt der 21. Mai, an dem Oberleutnant Homuth und Feldwebel Kowalski je zwei und Leutnant Schmidt eine Blenheim aus einem geschlossenen Kampfverband abschießen können.

Am 27. Mai erobert das Afrika-Korps den Halfaya-Paß zurück. Zur selben Zeit spürt Oberleutnant Maak eine über dem Paß aufklärende Lysander auf und schickt sie zu Boden. Andere Teile der Gruppe greifen weit draußen auf See britische Schiffseinheiten an, und hierbei geschieht es, daß Leutnant Schröder wegen Spritmangel auf gegnerischem Territorium notlanden muß und in Gefangenschaft gerät.

Gegen Ende des Monats wird es an der Front unruhig. Alles spricht dafür, daß die Engländer bei Sollum einen Durchbruch zur Entsetzung Tobruks versuchen würden. Zugleich beginnt es auch im Tobruker Raum lebhaft zu werden. Die deutschen Sturzkampfverbände verstärken deshalb ihre Angriffe auf Stadt und Hafen, Jagdpatrouillen stoßen bis Sidi Barrani vor. Zur Verstärkung verlegt Oberleutnant Münchebergs 7./JG 26 nach Gazala, wenn auch nur mit sechs Maschinen ohne Tropenumrüstung. Die Staffel, von der I./JG 27 herzlich aufgenommen, bleibt bis Ende Juli und erringt hier etwa zehn Luftsiege.

Die ersten britischen Bomben auf den Jägerplatz des JG 27 fallen zu Beginn des Juni 1941. Von da ab kommt die RAF immer wieder. Sie schickt jedesmal nur einen Bomber, der fast regelmäßig gegen ein Uhr nachts erscheint und seine Lasten abwirft. Zwei Stunden später wiederholt sich das Ganze nochmals. Als Gegenmaßnahme bauen die Männer der Staffeln und die Stabskompanie ihre Zeltunterkünfte in respektvoller Entfernung vom Platz zwischen den Dünen am Strand auf, was wiederum die Briten nicht zu bemerken scheinen. Man geht sogar noch weiter, um den Gegner an der Nase herumzuführen. Einige Männer des technischen Personals ziehen bei Eintritt der Nacht etwa drei Kilometer in die Wüste hinaus und entzünden beim ersten Bombenwurf zu diesem Zweck hierhergeschafftes Öl und anderes Brennmaterial.

Es läßt sich leicht vorstellen, mit welcher Genugtuung man nun die nachfolgenden Angriffe der Briten verfolgt, wenn dann ihre Bomben prompt in die Nähe des Brandes fallen und mit der Zeit so systematisch sämtliches Unkraut und Ungeziefer in dieser Gegend vernichten.

ALLTAG IN GAZALA

Die in verhältnismäßig kurzer Zeit entstandenen Unterkünfte rings um den Platz der I. Gruppe nehmen immer mehr einen zivilisierten Charakter an und machen nach der anfänglich aufgetretenen Unordnung nun einen recht freundlichen Eindruck. Die Staffeldörfer mit ih-

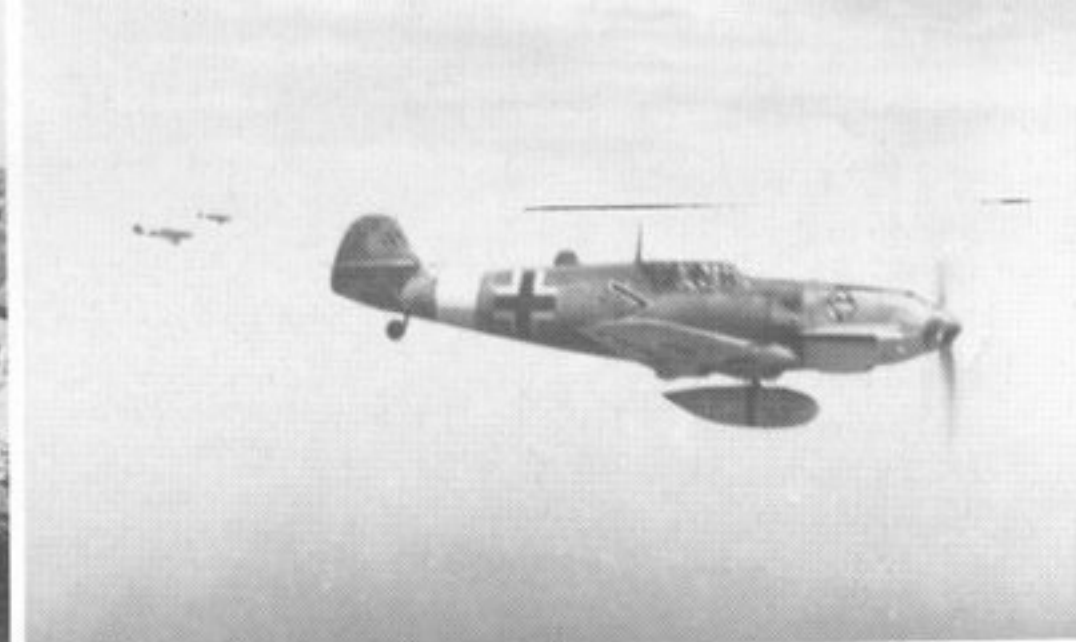
ren vielen Zelten sind durch Wege verbunden, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h vorgeschrieben ist, um ein zusätzliches Staubaufwirbeln zu vermeiden.

Nicht selten sieht man zwischen kunstgerecht angelegten Steingärten auch einige Holzhütten und sogar Steinbauten, deren Aussehen jeweils das Organisationstalent und die Geschicklichkeit der Männer verraten. Jede Staffel benutzt zudem, meist am Rande des »Dorfes« aufgestellt, eine sehr wichtige Einrichtung: ein aus alten Benzinfässern konstruiertes Brausebad.

Die Verbindung hinüber zum Flugplatz bildet die sogenannte »Via Neumann«. Doch während die Männer sich an derartigen Namensgebungen ergötzen, hat der Kommandeur ganz andere Sorgen. Er muß sozusagen einen Zweifrontenkrieg führen, in dem einmal die Engländer und andererseits die Eintönigkeit seine Gegner sind. Verbunden mit dem ungewohnten Klima dieses Kontinents taucht gerade mit der Lethargie eine zunehmende Gefahr für die Truppe auf, die nicht zu unterschätzen ist. Wer hier nicht beschäftigt wird, muß früher oder später seelisch und auch körperlich erlahmen. Kommandeur Neumann erkennt diese Gefahr und sucht nach Wegen, um zusätzliche Betätigungen zu finden, und zwar solche, die den Männern Freude bereiten und zugleich auch einen praktischen Wert darstellen. Mit viel Menschenkenntnis und Verständnis für die Schwächen seiner Leute versteht es Neumann, dieses Problem zu lösen. Afrika ist wohl ein sehr schwieriger Kriegsschauplatz, aber auf keinem anderen Territorium kristallisiert sich eine so große Selbständigkeit heraus wie gerade hier. Sicherlich gilt dies auch für den britischen Gegner, der ja gegen die gleiche Eintönigkeit zu kämpfen hat.

In Gazala kennt man praktisch keine Langeweile. Ein am Strand angeschwemmtes Rettungsboot mit verrostetem Motor beschäftigt die Liebhaber des Wassersports tagelang. Wer spürt noch die Hitze oder die plagenden Fliegenschwärme, wenn man in der Hoffnung auf baldigen Fischfang wie besessen an diesem morschen Kahn bastelt, um ihn wieder flott zu kriegen! Das Baden steht an erster Stelle der Freizeitbeschäftigung. Wasserballschlachten von ungeahnten Ausmaßen stehen praktisch täglich auf dem Programm.

Eine ganz andere Art von Zeitvertreib findet sich in einer tief in die Erde führende Naturhöhle, die man in der Nähe des Flugplatzes entdeckt. Hier errichtet das fliegende Personal seine Höhlenbar und baut diese zu einer Stätte der Unterhaltung und Entspannung dementsprechend aus.



Vor Überführung nach Afrika Flugbesprechung in Catania. Von links: Schröder, Redlich, Schneider, ein Lotsenpilot der Me 110, von Moller, Kaiser, Espenlaub, Fischer

Überflug von Sizilien nach Tripolis

Maj. Larcher, italienischer Gruppenkommandeur einer Jagdgruppe in Martuba im Gespräch mit dem »Zauberer« Rudolph, Marseille und Schöer (ganz rechts) und einem italienischen Piloten



Wehrbetreuung für Italiener und Deutsche in Martuba durch den »Zauberer« Rudolph. Von rechts nach links: Kugelbauer, Geserick, Stahlschmidt, Schröder, Marseille

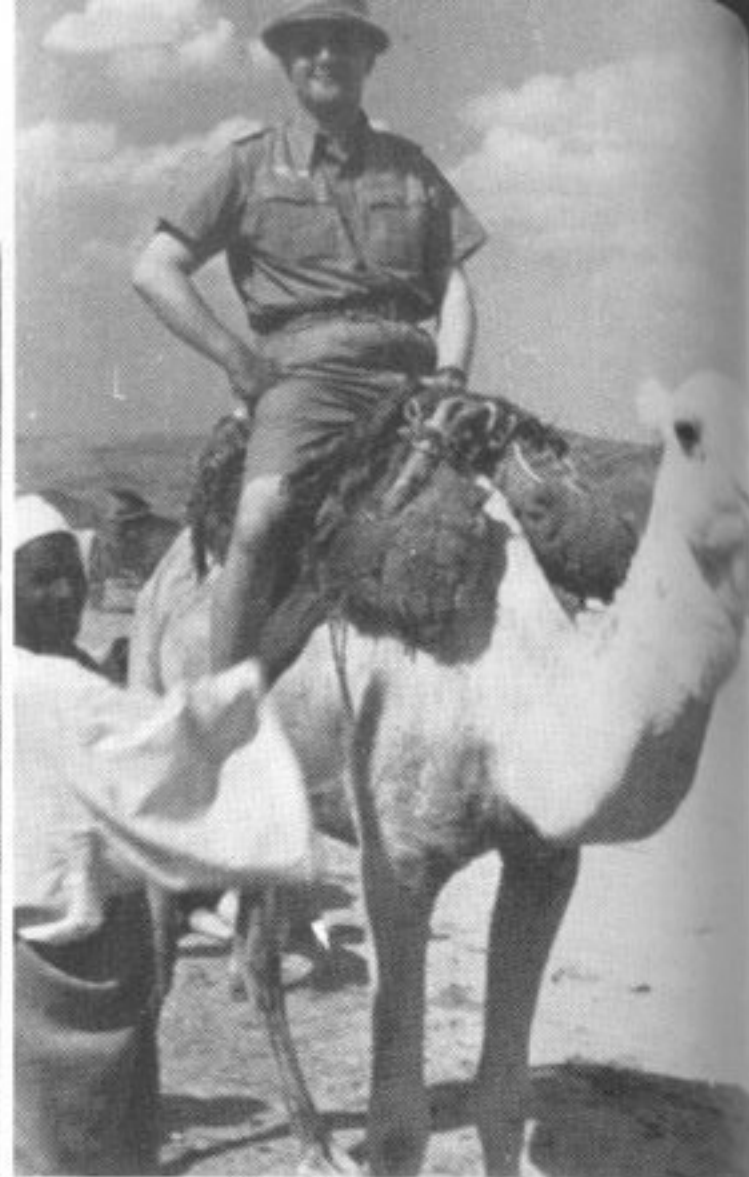
Oblt. Franzisket bei der Morgentoilette in der in Abständen von Jahren blühenden Cyrenaika; danach ist wieder alles verbrannte Wüste



Wegweiser zu den
3 Staffeln der
III. Gruppe des
JG 27 entspre-
chend den Namen
der Staffelführer
Heinecke, Tanger-
ding und Laß



Hptm. d. Res.
Otto Gabler,
treusorgender
Horstkomman-
dant in Bir el Abd



Ferntrauung
in der Wüste



Nach dem großen
Regen



Die in der Nähe liegende Ruinenstadt Cyrene mit ihren Felsgräbern und Steinsärgen wird zu einem vielbesuchten Ausflugsziel, und nicht wenige beteiligen sich hier an Ausgrabungen, was aber nicht gerne gesehen wird.

So vergeht die Zeit, und bald setzen sich auch die ersten Urlauber in Richtung Heimat in Marsch. Das ist nicht so einfach wie anderswo. Zunächst fahren die Männer mit den Wasserwagen bis nach Derna, und von hier fliegen sie mit den Transportmaschinen über das Mittelmeer, die wohl gefährlichste Strecke. Nach der Landung in Athen geht es dann mit dem Zug weiter bis zum Olymp, und von hier muß das unwegsame Gebirge mit uralten Omnibussen bewältigt werden. Weiter geht die Fahrt über Saloniki, Belgrad und Wien nach München. Und hier erst beginnt die 3wöchige Urlaubszeit. Der Weg zurück zur Einheit verläuft ähnlich, nur daß man in Athen meistens mit Schwierigkeiten bei der Einteilung für die nach Afrika fliegenden Ju 52 rechnen muß. Ist man einmal nicht gleich dabei, findet sich immer ein Lokal zur Überbrückung der Wartezeit. Nun kommt es vor, daß einige verhältnismäßig schnell wieder in Gazala eintreffen, andere wieder die Wartezeit ganz raffiniert sogar auf Wochen hinauszuzögern verstehen. Hat ein Urlauber Derna wieder erreicht, so ist er noch lange nicht bei seiner Staffel. Von hier geht es meist weiter per Anhalter in Richtung Front, die Via Balbia entlang nach Gazala. Erfahrungsgemäß winken die Fahrer der deutschen LKW schon von weitem ab, während die Italiener sich hierbei als wesentlich hilfsbereiter erweisen. Erreicht einer der Männer nach all diesen Strapazen endlich die Gruppe, dann kann der Nächste den langen Weg in die Heimat antreten. Um das alles noch etwas deutlicher werden zu lassen, muß man sich einmal vorstellen, daß nach dem zweiten Vormarsch des Afrikakorps die Urlauber von El Alamein fast 600 km zurücklegen müssen, um dann erst von Tobruk heimwärts fliegen zu können.

Die Trinkwasserversorgung in Gazala gestaltet sich recht schwierig, da die in der Nähe liegenden Wasserstellen alle salzhaltig sind. Auch das Rasieren und Waschen mit diesem Wasser bereitet kein Vergnügen, und so sind ständig Lastwagen der Gruppe unterwegs, die das kostbare Naß von Derna holen müssen.

Immer mehr Bedeutung gewinnt die schon beschriebene große Höhle am Südrand des Rollfeldes. Sie besteht aus drei Teilen. Von der Flugplatzseite her führen einige Stufen hinunter in den Gefechtsstand und dann in die durch eine Bretterwand abgeteilte »Wüstenbar«. Am Tag erfolgt hier die Ausgabe der Einsatzverpflegung für die Piloten,

und erst abends setzt der rege »Barbetrieb« ein. Sehr beliebt ist der »Gazalaflip«, ein Gemisch aus Zitronensaft, etwas Chianti, einem Schuß Cognac und Mineralwasser. Auch hier steht der Verwirklichung immer neuer Ideen nichts im Wege. An manchen Abenden dient die Bar sogar als Kinosaal. Dann ist Feldwebel Stempel in seinem Element, wenn er seine durch die unwahrscheinlichsten Beziehungen erhaltenen Filme vorführt.

Im Gefechtsstand haben auch die Funker ihre Geräte stehen. Der Dienst beginnt gleich bei anbrechender Morgendämmerung, wenn der Alarmschwarm seine Bereitschaft aufnimmt, denn alle Einsätze werden ja über Funk geleitet. Natürlich sind die Geräte auch in der Nacht besetzt. Jetzt kommt die Zeit, in der die Funkverbindung mit dem immer noch in Rußland stationierten Geschwaderstab und den anderen beiden Gruppen aufgenommen wird. Und trotz der zu überbrückenden 3000 km ist der Empfang stets klar und kaum gestört.

Was man sonst in der Höhle für Erfahrungen sammeln muß, ist hingegen weniger angenehm. Zunächst sind es die Fliegen, die ständigen Begleiter. Vom Frühstück angefangen, bis zum Abendessen, immer gilt es aufzupassen, keine unerwünschten Fleischzulagen mit zu verzehren. Als viel peiniger erweisen sich die in der Höhle existierenden Armeen von Flöhen. Diese geben erst recht keine Ruhe, und es ist ein recht erhebendes Gefühl, wenn sie des Abends in Sechserreihen die Beine heraufziehen. Mittel gegen all diese Pein scheint es nicht zu geben. Sämtliche Arten von Insektenpulver versagen hier. Nicht einmal Benzin scheint diesen lästigen Mitbewohnern etwas anhaben zu können. Oberarzt Dr. Schüller steht mit seinem Sanitätspersonal vor schweren Aufgaben. Flohstiche und auch Verletzungen durch das überall wuchernde Kameldorngestrüpp führen in vielen Fällen zu Geschwüren, die sehr schlecht heilen. Dazu kommt noch die große Zahl der Männer mit Magen- oder Darmkrankheiten, was durch die klimatische und ernährungsmäßige Umstellung begründet ist. Hitze, fehlende hygienische Einrichtungen und schließlich das Ungeziefer begünstigen obendrein noch all diese Leiden. Was in der Wüste außerdem an Staub geschluckt wird, ist unvorstellbar. Das wiederum führt zu Asthma, Gelbsucht und Angina. Wer trotz alledem gesund bleibt, muß den Dienst für Zwei verrichten.

Die Verpflegung für die Flieger besteht hauptsächlich aus Konserven. Das aus Deutschland gelieferte, in Stanniol verpackte Dauerbrot erweist sich als sehr schwer verdaulich, aber es gibt auch Knäckebrötchen zum Ausgleich. Erst als später die Feldbäckereien nach Afrika kom-

men, bessert sich die Lage, obwohl das frische Kommissbrot auch rasch austrocknet und verschimmelt. Nichts ungewöhnliches ist die Verabreichung von Tubenkäse und Ölsardinen, manchmal sogar sechs Wochen lang hintereinander. Die eintönige Speisekarte mit Fischen aus dem Mittelmeer zu verlängern, gelingt leider nicht. Manchmal gelingt es, englische Beuteverpflegung zu erhalten. Diese besteht dann in den meisten Fällen aus Schinken und dem unvermeidlichen Corned Beef. Wohl unvergessen wird das italienische Büchsenfleisch bleiben. Die Dosen, in der Größe einer Milchbüchse, tragen die Aufschrift »A. M.«, und es beginnt ein großes Rätselraten über die Bedeutung dieser beiden Buchstaben. »Asino e Manzo« (Esel und Rind) meinen die einen, während andere wieder »Alter Mann« oder »Angeschwemmter Matrose« richtiger halten. Wahrscheinlich steht »A. M.« jedoch für »Amministrazione Militare« (Militärverwaltung).

Ebenfalls überwiegend aus Konserven hergestellt ist das warme Essen aus der Feldküche: Reis mit Rindfleisch, Erbsen und Bohnen mit Speck, Hülsenfrüchte, Nudeln und Dosenkartoffeln aus Beutebeständen. natürlich gibt es auch Frischfleisch, frische Kartoffeln und Gemüse, aber doch relativ selten. Besonders jubelnd empfangen die Männer jede Kiste mit frischem Obst, Zitronen, Apfelsinen, Weintrauben oder Melonen.

Eigene Rezepte zur schmackhafteren Gestaltung der angebotenen Nahrungsmittel entstehen schnell. So werden Ölsardinen gebraten und mit Zitronensaft und Zwiebeln gewürzt oder zu Salaten verarbeitet. Die Benzinkocher stellen bald einen unentbehrlichen Gegenstand dar.

Bei der 3. Staffel achtet Oberleutnant Homuth darauf, daß seine Männer, besonders die Piloten, nicht zu viel Butter auf ihr Brot streichen. Zu viel Fett führt leicht zu Gelbsucht. Das gilt hauptsächlich für den frisch zur Staffel gekommenen Oberfähnrich Kugelbauer, der eine Vorliebe für sehr viel Butter und wenig Brot zeigt. Homuth muß sich jedesmal einschalten: »Kugelbauer, die Hälfte zurück!«, worauf der so Angesprochene widerstrebend gehorcht.

Endlich trifft auch reguläre Tropenbekleidung ein, wenn auch noch nicht in ausreichendem Maße. Aber jeder besitzt nun doch ein Moskitonetz und ein Einmannzelt. Dem Luftwaffentropenhelm wird aber immer noch der leichtere, aus bezogenem Kork bestehende Ziviltropenhelm vorgezogen.

Stets beliebt ist ein Besuch in Derna, wo man je nach Kriegslage deutsche oder englische Marketenderwaren erstehen kann, die von den Händlern auf geheimnisvollen Wegen ergaunert, aber mitunter sehr

teuer verkauft werden. So langsam beginnen die Männer die Wüste zu lieben. Was man auch tut, alles ist von dem Hauch eines Abenteuers umgeben. Und da man nirgendwo so sehr aufeinander angewiesen ist als gerade hier in Nordafrika, bindet eine feste Kameradschaft die Flieger aneinander.

Es wird Abend in Gazala. Wenn die Sonne mit unbeschreiblicher Farbenpracht untergeht, setzt sich auch die Millionenschar der summenden, kribbelnden Fliegen zur Ruhe. Bald nimmt der Himmel eine rötliche Tönung an, lange violette Schatten legen sich auf die Höhen des Wadis, und von der See her weht ein leichter Wind über die Wüste. Dann bricht unvermittelt und ohne jeglichen Übergang die Nacht herein.

ARABISCHE KONTAKTE UND STAHLSCHEIDTS »KERNSCHUSS«

Um ihre Übungsflüge bis weit in das Hinterland des Gegners unternehmen zu können, sind kleinere Kommandos der Gruppe an verschiedenen Orten bis zur ägyptischen Grenze stationiert. Ein solcher wichtiger Platz ist Gambut, der auf einer felsigen Anhöhe liegt. Mittelpunkt bildet ein kleines, aus Felssteinen erbautes Haus, das nun als Gefechtsstand dient. Während in zwei weiteren Steinbauten der Horstkommandant und das Personal der Jagdgruppe untergebracht sind, hausen die übrigen in Zelten.

Die Feldwerft in Gambut kann mit einer besonderen Seltenheit aufwarten. Seitdem sich eines Tages ein britischer Pilot mit seiner Maschine offensichtlich verfliegen hatte und anstatt in Sidi Barrani auf Gambut landete, besitzt diese Feldwerft nun eine flugfähige Hurricane.

Täglich erscheinen eine Anzahl Araber auf dem Platz, die sich hier Geld und Nahrungsmittel erarbeiten. Wo mögen sie hausen, diese manchmal unheimlich wirkenden Wüstenbewohner? Die Gelegenheit, dies zu erfahren, bietet sich bald. Da es in der ersten Zeit in Afrika noch keine Freya-Geräte gibt, sind die Deutschen zunächst auf Sichtposten angewiesen. Dann werden die Funkmeldetrupps gebildet, die sich ständig in unmittelbarer Nähe der Front aufhalten und sich bald als eine unentbehrliche Unterstützung für die Jagdflieger erweisen.

Ein solcher Funkmeldetrupp, ausgerüstet mit einem 5-Watt-Sender, Empfänger, Trinkwasser, Verpflegung und Zelt, setzt sich im Mai in Richtung Ras et Tin in Bewegung, denn es wird vermutet, daß die eng-

lischen Kampfflugzeuge, die täglich die Stukaplätze Marturba und Tmimi heimsuchen, hier von See her einfliegen. Die vier Männer des Trupps errichten ihr Zelt in einer Mulde, und auf dem nahen stillgelegten Leuchtturm postiert sich der Luftbeobachter.

Als eines Tages der Obergefreite Schmidt das Steilufer einer kleinen Bucht erklettert, prallt plötzlich dicht neben ihm eine Kugel auf. Noch bevor Schmidt sich hinwirft, kann er einen Araber erkennen, der dann wenig später hinter den Dünen verschwindet. Beim Absuchen der betreffenden Stelle stoßen die Männer des Trupps auf eine Wasserstelle. Ein Esel steht daneben, und im Sand liegen einige leere Kanister. Dann entdecken die Deutschen zwei Gestalten, die in ziemlicher Entfernung über die Dünen lugen.

Als am nächsten Tag die Turmwache in südlicher Richtung zwei flache Araberzelte ausmacht, gehen Rudorffer und Brühl auf Erkundung, nicht ohne sich vorher genügend mit Munition eingedeckt zu haben. Eine halbe Stunde müssen sie die Wüste durchqueren, ehe sie die Zelte vor sich in einer Mulde liegen sehen. Als die beiden Männer näher kommen, verschwinden Frauen und Kinder in das Innere. Anschließend tauchen zwei Araber auf und begrüßen die Soldaten. Rudorffer und Brühl werden vom Scheich eingeladen und in sein Zelt gebeten. Kaum hat man sich gesetzt, werden auf einen Wink des Scheichs Tee und Eier gebracht. Bald kommt eine rege Unterhaltung zustande, es wird durcheinander englisch, deutsch und italienisch gesprochen, und das natürlich alles mit Händen und Füßen. Interessiert betrachten die Araber die Gewehre der Deutschen und sind ganz beeindruckt, als sie erfahren, daß man damit bis 2000 Meter genau schießen kann. Besonders neugierig ist ein baumlanger Kerl, in dem Rudorffer und Brühl den Mann vermuten, der auf Schmidt geschossen hat. Im Laufe der Unterhaltung kommt es heraus, daß die Italiener bei den Arabern sehr wenig beliebt sind, und es ist viel von Unterdrückung die Rede.

Als die Deutschen endlich aufbrechen, sind ihre Tropenhelme mit Hühnereiern gefüllt. Am nächsten Tag machen die Araber einen Gegenbesuch, und von da ab bringen sie täglich frische Eier, Schafsmilch und Kartoffeln.

Der erste Kontakt zwischen Angehörigen des JG 27 und den Arabern ist hergestellt. Doch leider muß sich der Funktrupp von Ras el Tin bald wieder zurückziehen, da in der Zwischenzeit keine einzige britische Maschine über dieses Gebiet einfliegt. Man ist aber von nun an überzeugt, hier in der Wüste Freunde gewonnen zu haben, was sich auch späterhin immer wieder beweisen wird.

Zu jener Zeit tritt auch ein Ereignis ein, das bis in die höchsten Stellen Resonanz finden soll. Aufgrund der Meldung einer Heeresinheit, die draußen auf See ein eigentümliches Schiff sichtete, macht sich ein Schwarm der 2. Staffel fertig zum Start. Fauchend ziehen die Messerschmitt von Leutnant Kothmann, Oberfähnrich Stahlschmidt, Feldwebel Förster und Elles vom Platz weg und sind wenige Minuten später über dem vermeintlichen Engländer. Es ist ein Zweimaster von rund 200 Tonnen.

»Keine Anzeichen, unter welcher Flagge der Kahn fährt«, kommt es vom Schwarmführer, als die Maschinen das Schiff mehrmals umkreisen. Doch da wird es plötzlich lebendig dort unten. Die Besatzung feuert mit Maschinenpistolen und Gewehren wie wild um sich. Nun, da alle Zweifel behoben sind, setzen die Deutschen sofort zum Angriff an, ihre Geschosse hüpfen über das Deck. Das geht so etwa zehn Minuten, ohne daß sich eine Wirkung zeigt, und schon droht bereits die Munition knapp zu werden. Stahlschmidt fliegt einen letzten Angriff. Gleich nach der ersten Garbe schießt plötzlich eine hellrote Stichflamme aus dem Heck des Schoners empor, die sich über die Planken tanzend schnell ausbreitet. Das ist ein so überraschender Effekt, daß später die ganze Gruppe davon spricht, der Kapitän hätte vor Aufregung in der Kajüte seine Petroleumlampe umgeworfen. Einige meinen sogar, Stahlschmidt hätte den Benzinkocher in der Kombüse getroffen.

Doch inzwischen ist auf dem Kahn der Teufel los. Die Besatzung wirft ihre Waffen weg und springt in ein Rettungsboot. Sie weiß wohl auch warum diese Eile, denn kurz darauf zerreißt eine gewaltige Explosion das ganze Schiff.

Die in dem Rettungsboot sitzenden Männer werden am Strand empfangen und mit einem LKW zum Gruppengefechtsstand gebracht; acht Engländer und sechs Griechen. Ihr Schiff, so stellt sich jetzt heraus, enthielt eine für Tobruk bestimmte Ladung Minen und Munition. Das Verhör mit dem Kapitän, einem gedrunenen Mann mit Knebelbart, führt Hauptmann Springorum. Viel kommt dabei nicht heraus, denn der Engländer ist sehr verschlossen und bringt nur immer wieder ein »Sorry« über die Lippen. Sein Name ist Captain Chessney. Die ganze Gruppe wird anschließend dann von Leutnant Sinner fotografiert. Chessney kann später in Italien fliehen. Nach dem Krieg taucht sein Name noch einmal in den Zeitungen auf. Berüchtigt als Pirat und Schmuggler im Mittelmeer, steht er 1954 im Verdacht, seine Frau ermordet zu haben.

Am Abend schildern Stahlschmidt und Kothmann die »Seeschlacht

in der Bomba-Bucht« einem Kriegsbericht. Stahlschmidts Erfolg, vor allem die Version mit dem Kernschuß in die Kombüse, ist in aller Munde. Der Zufall will es, daß sie einige Tage darauf wieder ein Boot mit 18 Engländern zwingen können, an Land zu steuern. Von diesem Tag an gelten die beiden als Seekriegsspezialisten.

SOMMER 1941

Der Juni beginnt recht turbulent, denn, wie schon erwähnt, greifen die Engländer nun erstmals den Platz Gazala an, ein Zeichen dafür, daß ihnen die Jäger des JG 27 langsam unbequem zu werden scheinen.

In diesen Tagen muß Unteroffizier Reichstein wegen Motorschaden kurz vor der Küste notwassern. Kameraden sehen ihn noch in ein Schlauchboot klettern, doch dann verliert sich seine Spur. Als Reichstein am nächsten Morgen noch nicht zurück ist, startet in aller Frühe die ganze Gruppe, um ihn zu suchen. Man hatte gehofft, daß er am Abend zuvor noch die Küste erreichen würde. Erfolglos kehrte die Gruppe zurück, und man setzte den Unteroffizier auf die Verlustliste. Reichstein, der in der Tat mit seinem Schlauchboot abgetrieben war, schwimmt unterdessen an Land, verbringt die Nacht bei freundlich gesinnten Arabern und macht sich anschließend auf den Marsch zurück. Nach zwei Tagen trifft er wohlbehalten in Gazala ein und wird jubelnd empfangen.

Am 3. Juni kann Feldwebel Elles eine Hurricane abschießen, sechs Tage darauf bringen Oberleutnant Redlich und Unteroffizier Steinhäusen zwei weitere zum Absturz. Dann sind die Engländer wieder an der Reihe. In der Nacht zum 14. Juni erscheinen sie über Gazala und werfen Bomben.

Gegen 5.00 Uhr morgens versuchen die Briten es noch einmal, als sie mit zwei Martin Maryland und einer Hurricane einen Überraschungsangriff fliegen. Während erneut Bomben fallen, startet die Alarmrotte mit Oberleutnant Franzisket an der Spitze. Franzisket führt zu diesem Zeitpunkt die 3. Staffel in Vertretung des erkrankten Homuth.

Die Messerschmitt suchen die gegnerischen Kampfflugzeuge, doch da taucht wieder die sie begleitende Hurricane auf. Nach einigen geflogenen Kurven rast der Brite plötzlich frontal auf Franziskets Bf 109 zu. Beide Piloten eröffnen das Feuer. Im Vorbeijagen berühren sich die Gegner leicht – und da kippt die Hurricane in Flammen gehüllt nach

unten weg. Als sich der Fallschirm des Engländers öffnet, schießt am hang des Wadis eine Feuersäule empor.

Franzisket hingegen bemerkt nichts von dieser Berührung und setzt, nachdem er ein ihm unerklärliches Hängen seiner Maschine durch Gegensteuern ausgleicht, zum Angriff auf einen der Martin-Bomber an. Die Messerschmitt fliegt zu diesem Zeitpunkt nicht höher als 500 Meter.

Vom Boden beobachten die Männer, wie die Leuchtpurgeschosse des britischen Heckschützen ganz dicht am Rumpf der Bf 109 vorbeiziehen. Sekunden später neigt sich der Bomber schräg nach unten und explodiert in unmittelbarer Platznähe. Nur ein Mann der Besatzung kann aussteigen. Das ist Franziskets 18. Luftsieg.

Nach der Landung besieht sich der stellvertretende Staffelführer seine Maschine. Der Randbogen an der linken Fläche ist weggerissen, und erst jetzt weiß Franzisket, daß diese Beschädigung von der Begegnung mit der Hurricane stammen muß.

Inzwischen holt ein Wagen den abgesprungenen britischen Jagdflieger. Der große und schlanke, etwa 25 Jahre alte Gegner stellt sich als Captain Driver vor. Beim Eintreffen auf dem Platz begrüßt er seinen Besieger mit Handschlag. »*Das war ein guter fight*«, so eröffnet Driver das Gespräch, *und ich schäme mich nicht, verloren zu haben.*«

Captain Driver, so stellt sich heraus, hat selbst bereits zehn Luftsiege. Seine Bewegungen als Gefangener mitten unter seinen Gegnern sind sehr selbstsicher und ungezwungen. Franzisket führt den britischen Offizier ins Kasinozelt, in welchem nach einem gemeinsamen Frühstück dann das Gespräch auf die Luftkämpfe kommt. Während dieser Fachsimpelei erfahren die Deutschen, daß Driver an dem schweren Luftgefecht mit der 3. Staffel vor wenigen Tagen beteiligt war. Bei diesem Kampf bekam Marseille einen Motortreffer, der ihn zu einer Notlandung zwang.

Zeitvergleiche ergeben nun, daß es Captain Driver gewesen sein muß, dem Marseille die gefährlichen Treffer zu verdanken hat. Als nun die Maschine des jungen Oberfähnrichs zwei Tage später bei Tobruk abermals schwer angeschossen wird, nur mit Mühe den Platz erreicht und dort eine Blindlandung machen muß, erhält er für drei Tage Startverbot.

Zurück zu den Geschehnissen des 14. Juni. Leutnant Hoffmann gelingt es, auch die zweite britische Kampfmaschine abzuschießen. Der aus dem von Franzisket besiegten Bomber abgesprungene Flieger wird währenddessen ebenfalls zum Platz gebracht. Es ist Leutnant New-

born aus Südafrika. Als der das Verhör führende Hauptmann Springorum fragte, was die Engländer eigentlich in Afrika wollen, erwidert Newborn grinsend: »*Das Gleiche, was die Deutschen wollen, Sir.*«

Derartige Begegnungen empfindet damals niemand als etwas Seltsames. Kaum einer verschwendet dabei große Gedanken auf Sinn und Widersinn des Krieges. Für die Flieger beider Seiten wird es fast zur Selbstverständlichkeit, den Gegner zu achten und ihn dementsprechend zu behandeln. Gleichzeitig kommt immer wieder zum Ausdruck, daß in Gefangenschaft geratene Piloten von einer gewissen Dankbarkeit erfüllt sind, auf diese Weise den Gegner einmal von Angesicht kennenzulernen. Im eigentlichen Kampf, in dem es ja um das Du oder Ich geht, sind Sentimentalitäten ausgeschlossen. Und deshalb findet man bei solchen Begegnungen zwar Zurückhaltung, aber keinen Haß. Jeder fühlt, daß dies die einzig würdige Form des Zusammentreffens sein kann, unter Menschen, die ein höherer Befehl zwingt, die Waffen aufeinander zu richten.

Mit zwei weiteren Luftsiegen der I./JG 27 geht der ereignisreiche 14. Juni zu Ende. Es sind zwei Hurricane, die südöstlich des Halfaya-Passes von Oberleutnant Redlich und Oberleutnant Schneider überrascht und abgeschossen werden.

Bereits am nächsten Morgen beginnt die britische Sommeroffensive. Im Morgengrauen setzen sich die Truppen General Wavells in Bewegung. Ihr Ziel ist die Befreiung der immer noch hart umkämpften Festung Tobruk. Den etwa 200 britischen Kampf- und Jagdflugzeugen stehen die vier Staffeln des JG 27 in Gazala und Gambut gegenüber, ferner eine Staffel Bf 110 aus Derna, sowie einige Sturzkampfgruppen. Die deutschen Luftstreitkräfte haben also damit insgesamt etwa eine Stärke von 70 Maschinen. Mit rund 100 Flugzeugen wird die italienische Luftwaffe hingegen wegen ihres unzulänglichen Materials zur rückwärtigen Sicherung eingesetzt.

Wavells Panzer stoßen in breiter Front vor. Bei Sollum, Bardia, Capuzzo und am Halfaya-Paß greifen sie das Afrikakorps aus der Flanke an. Die RAF kommt mit Bombern aus Ägypten, während ihre Jagdstaffeln im Tiefflug von See her anfliegen. Ununterbrochen sind die Stukas im Einsatz, pausenlos hängen die Messerschmitt des JG 27 in der Luft, während sich die Erdkämpfe immer weiter ausdehnen. Bald ist der Halfaya-Paß eingeschlossen. Als Truppen des Afrikakorps dazu übergehen, den Kessel um diesen wichtigen Paß zu sprengen, wirft Oberleutnant Redlich den Bedrängten dort unten die Meldung von der nahenden Befreiung ab.

Doch jetzt nehmen auch die Kämpfe in der Luft an Heftigkeit zu. Bereits am ersten Tag der Schlacht verbucht die Gruppe den Abschluß von acht Hurricane und zwei Kampfflugzeugen. Hierbei erzielt der junge Oberfähnrich Stahlschmidt seinen ersten Luftsieg. Er und sein Rottenflieger Förster jagen dicht hinter einer abgesprengten Hurricane her, die mit steilem Abschwung nun zu entkommen versucht. Der Engländer zeigt bereits eine Rauchfahne. Im Tal von Sollum kann Stahlschmidt der gegnerischen Maschine die tödlichen Schüsse versetzen.

Auf deutscher Seite erleiden Unteroffizier Greuel und Stöckler das gleiche Schicksal. Beide werden von deutschen Truppen auf dem Kampffeld beigesetzt. So dicht stehen Sieg und Niederlage nebeneinander. Bei Freund und Feind.

Unvermindert halten die Duelle in der Luft auch am zweiten Tage an. Wiederum büßen die Engländer drei Hurricane ein, wovon Leutnant Hoffmann zwei besiegt, und am 17. Juni setzen Leutnant Heinz Schmidt mit vier, Marseille mit zwei, sowie Förster und Mentnich mit je einem Jägerabschuß die Erfolgsserie der Gruppe fort.

Dann, nach drei Tagen hin- und herwogender Kämpfe, scheinen die englischen Angriffe zu erlahmen. Mehrmals wechselt das Fort Capuzzo und Sidi Omar den Besitzer, bis schließlich die Briten den Rückzug antreten, verfolgt von den deutschen Truppen bis Buq Buq in Ägypten. Die Wüste liegt nun wieder leer in der flimmernden Sonnenglut.

Die RAF zieht Bilanz. Sie verliert in jenen Tagen neben drei Bombern ein Drittel ihrer Jagdkräfte, das sind 33 Maschinen. Das JG 27 meldet den Abschluß von 19 britischen Jägern und zwei Bombern und hat selbst zehn Totalverluste.

Nach dieser Sommerschlacht wird der englische Oberbefehlshaber General Wavell abgelöst. Sein Panzerbestand ist fast auf die Hälfte zusammengeschmolzen.

Auf beiden Seiten der Front wird es nun wieder ruhig. Auch bei der I. Gruppe tut sich nicht viel in den restlichen Wochen des Juni und Juli, abgesehen von einigen Alarmstarts, freier Jagd im Raum Sidi Barani, sowie Störung des Nachschubverkehrs nach Tobruk.

Zu dieser Zeit erscheint zum erstenmal die schon lebhaft diskutierte Curtiss P 40 am afrikanischen Himmel. Die »Tomahawk« haben der Messerschmitt gegenüber ein etwas massiges Aussehen und können ausgezeichnet kurven, erweisen sich jedoch in Schnelligkeit und Steigvermögen als unterlegen. Die Deutschen begegnen der P 40 zunächst

mit Vorsicht, bis sie wissen, was die gegnerische Maschine leistet. Bereits am 18. Juni gelingt es Redlich, Remmer und Steinhausen, östlich von Sollum drei dieser neuen Tomahawk abzuschießen.

Es vergeht wiederum über eine Woche, ehe das JG 27 wieder in größere Gefechte verwickelt wird. Am 25. Juni erwischt Hauptmann Gerlitz bei Sidi Barani eine Hurricane, und am folgenden Tag fallen erneut eine Hurricane sowie eine Curtiss. Den Deutschen steht an diesem Tag zum erstenmal die australische 250. Squadron gegenüber, eine Einheit, in der die beiden erstklassigen Jagdflieger Caldwell und Coward fliegen.

Leutnant Heinz Schmidt, der während der britischen Sommeroffensive sehr erfolgreich war, fällt am 28. Juni nördlich von Capuzzo im Luftkampf. Dagegen bleibt Oberleutnant Franzisket am letzten Junitag Sieger über eine Hurricane.

Der nächste Monat bringt so gut wie gar keine Begegnung mit den Engländern, lediglich am 8. Juli stößt Hauptmann Neumann bei Marsa Matruk auf eine Hurricane und schießt sie ab. Franzisket, Schroer und Werfft bezwingen am 19. Juli je eine P 40.

In den Augustwochen verlagert sich der Einsatzraum der deutschen Jagdflieger immer weiter nach Osten. Doch außer den routinemäßigen Erkundungsflügen und einem Begleitschutzeinsatz für Stukas, die einen nach Malta durchbrechenden Geleitzug angreifen, zeigen sich auch im August keine ausgesprochenen Höhepunkte. Feldwebel Steinhausen schießt am 2. zwei Gegner ab, Oberfeldwebel Förster am 18. eine Curtiss. In wechselvollen Kämpfen verlieren die Engländer im Monat August insgesamt 18 Maschinen durch das JG 27. Der Himmel, der sich den Soldaten bisher stets klar und strahlend blau präsentierte, bewölkt sich seit Tagen zusehends. In der Nacht zum 6. September fällt der erste Regen und prasselt etwa eine halbe Stunde ununterbrochen auf die Zelte nieder. Danach bleibt es für lange Zeit wieder trocken. Den richtigen afrikanischen Regen lernt man erst später kennen, und das zu einem sehr ungünstigen Augenblick.

Währenddessen findet die Einweihung des mit primitivsten Mitteln hervorragend gestalteten Gruppenkinos statt. Zur Eröffnung wird der Film »Ohm Krüger« gezeigt, und in der vorangehenden Wochenschau kann sich mancher Flieger selbst auf der Leinwand bewundern. Noch größere Stimmung herrscht aber, als ein Streifen mit den Seekriegsspezialisten Kothmann und Stahlschmidt zur Vorführung gelangt.

Ebenso wie im August kann das JG 27 auch im September alle Abschüsse ohne eigene Verluste erzielen. Ein erfolgreicher Tag wird

der 14. September, an dem Rommel einen Vorstoß in Richtung Sidi Barani ansetzt. Hieraus entwickeln sich lebhaft Luftkämpfe, in denen die Engländer fünf Hurricane, zwei Curtiss und eine Maryland verlieren. In englischen Geschichtswerken findet man jedoch nur die Angabe über sieben Verluste. Die der 24. Squadron angehörende Maryland wird ein Opfer Homuths.

Der 24. September ist wieder Marseilles Tag. Neun Maryland-Bomber sind im Anflug aus Südost gemeldet, als der Schwarm Marseilles Startbefehl erhält. Die Kampfflugzeuge werfen inzwischen ihre Bomben südlich Gambut ab, ehe die Deutschen heran sein können. In 6000 Meter Höhe entdeckt der Schwarm über Bardia zwei der gegnerischen Maschinen, die in flachem Winkel auf die See hinausziehen. Marseille setzt einen Angriff auf die rechts fliegende Maryland an, fliegt durch die sich kreuzenden Geschosßbahnen der beiden Heckschützen und eröffnet das Feuer. Schon beim Wegziehen erkennt er, wie von dem Bomber Teile des rechten Motors durch die Luft wirbeln.

Marseille kurvt ein, macht einen zweiten Anflug, der ihn bis auf 80 Meter an den Gegner heranbringt. Wieder beobachtet er seine Treffer. Der Brite stellt sich auf den Kopf und geht senkrecht in die Tiefe. Auf dem Wasser bleibt nur ein schillernder Ölfleck zurück.

Am Nachmittag fliegen alle Staffeln freie Jagd. Jenseits des Halfaya-Passes bei Buq Buq tauchen plötzlich etwa 20 Hurricane auf. Nun wird der sich anschließende Luftkampf deutlich beweisen, daß Marseille auf dem besten Weg ist, sein taktisches Können zu zeigen und seine ganzen fliegerischen Träume zu verwirklichen, nämlich, in einen Pulk hineinzustoßen und aus jeder Lage Abschüsse zu erzielen. Der junge Oberfähnrich hat in der letzten Zeit hart an sich gearbeitet. Er beherrscht nun seine Maschine wie kein anderer. Hinzu kommt, und das wird jeder seiner Kameraden bestätigen, daß Marseille ein unwahrscheinliches Sehvermögen besitzt. Lange bevor andere einen Gegner ausmachen, erkennt ihn Marseille. Das gestattet ihm, seine Angriffe vorzubereiten und den Gegner in fast allen Fällen zu überraschen. So ist es auch jetzt am 24. September. In den 75 Minuten des Luftkampfes ist Marseille auf dem Weg zum unbestrittenen Virtuosen unter den Afrika-Jägern.

Als die deutschen und britischen Jagdmaschinen aufeinandertreffen, setzt bereits die Abenddämmerung ein. Die Messerschmitt kommen aus der sich senkenden Sonne und können so ihre Gegner völlig überraschen.

Die Briten lösen sofort ihre Formation auf und streben nach allen

Seiten. Vierzig Meter hinter einer nach oben ausweichenden Hurricane fliegt Marseille. Linkskurve, hochziehen. Der Deutsche hält genau vor und gibt einen kurzen Feuerstoß ab. Qualmend stürzt die Hurricane in die Wüste.

Marseilles Rottenflieger, Oberfähnrich Kugelbauer, ist plötzlich in Gefahr. Er beobachtet den Absturz und bemerkt nicht, wie sich in diesem Augenblick eine andere Hurricane hinter ihn hängt. Plötzlich Leuchtspurfäden dicht neben seiner Kabine! Kugelbauer tritt das Seitenruder und bemerkt gerade noch, wie Marseille links unter ihm wegdrückt. Aus der Hurricane, die dem Rottenflieger im Nacken saß, schlagen helle Flammen.

Sofort bilden die Engländer einen Abwehrkreis. Sie haben sich von der Überraschung schnell erholt. Marseille übersteigt den Abwehrkreis, stößt in eine Lücke und jagt im Durchziehen einer Hurricane seine Garben durch Rumpf und Motor. Zwischen dem zweiten und dritten Abschuß vergehen nur knapp drei Minuten.

Daraufhin schließen sich die Engländer noch enger zusammen. Nun warten die Messerschmitt auf eine erneute Gelegenheit, in den Kreis einzubrechen. Da schert plötzlich eine der gegnerischen Maschinen aus dem schützenden Karussell aus, was jedoch sofort von Marseille bemerkt wird. Der Engländer nimmt im Tiefflug Kurs auf Sidi Barrani, aber er kommt nicht weit. Nach kurzer Verfolgung schießt Marseille auch diese Hurricane ab. Es ist sein 23. Luftsieg.

Die Treibstoffuhren mahnen zum Abbruch des Kampfes. Schon auf dem Rückflug gehen die ersten Glückwünsche durch den Äther. Marseille ist heute am erfolgreichsten mit seinen fünf Abschüssen. Doch auch auf Homuths Konto gehen eine Hurricane und eine Curtiss, und schließlich hat auch Oberfeldwebel Kowalski eine weitere Hurricane besiegen können.

Drei Tage später haben die Deutschen noch einen weiteren Erfolg bei Bardia. Nochmals verliert die RAF fünf Maschinen, darunter zwei Maryland. Hierbei erzielt Oberfeldwebel Kugelbauer seinen ersten Abschuß und bricht damit endlich den Bann, der über jedem Jagdflieger liegt, dessen Leitwerk noch kein Abschußbalken zierte.

Wenn man englische Nachkriegsangaben studiert, findet sich darin der Beweis, daß die deutschen Erfolgsmeldungen keineswegs übertrieben sind. Die britische Luftwaffe zeigt darin den Verlust von 198 Maschinen in der Zeit von Mitte Juni bis Mitte Oktober im Nahostraum an. Für dieselbe Zeit melden das JG 27 und die 7./JG 26 insgesamt 109 Abschüsse.

DIE II. GRUPPE KOMMT

Um den 18. August 1941 versammelt sich die im Anschluß an den Rußlandfeldzug in Urlaub geschickte II. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 wieder in Döberitz. Hier empfangen die Männer nun die Nachricht, daß eine Verlegung nach Afrika zur Verstärkung der dort bereits seit dem Frühjahr im Einsatz stehenden I. Gruppe kurz bevorsteht.

Sofort beginnt die Tropenumrüstung. Die Gruppe erhält neue Geräte, Lastwagen und Ende des Monats auch die ersten Bf 109 F-4. Am 7. September verläßt das erste Vorkommando Döberitz mit der Bahn, gefolgt von weiteren Kommandos unter der Führung von Oberleutnant Rische, Walter und Eichler. Das erste Ziel heißt Athen, von wo es dann mit den Ju 52 nach Afrika weitergeht. Am 13. September betritt Oberleutnant Rische als erster der II./JG 27 auf dem Flugplatz Derna afrikanischen Boden, herzlich empfangen von den bereits braungebrannten Kameraden des Geschwaders.

Nun beginnt auch der Aufbruch der fliegerischen Teile der Gruppe in Etappen. Mit 13 Maschinen startet Oberleutnant Rödel und seine 4. Staffel am 16. September. Die 5. unter Oberleutnant Düllberg folgt am 24. September. Drei Tage später verläßt auch Oberleutnant Strößners 6. Staffel Döberitz, und als letzter Verband folgt am 29. dann schließlich Hauptmann Lippert mit dem Stab.

Auch die Bodenkolonnen können sich, nachdem die Transportzüge zusammengestellt waren, ab 12. Oktober in Richtung Neapel in Marsch setzen. Hier gibt es dann aber lange Wartezeiten, ehe im Mai 1942 eine kleinere Anzahl Fahrzeuge mit Personal über das Mittelmeer gebracht werden kann. Die zweite Überführung findet sogar erst im August statt.

Inzwischen richtet im November 1941 Major Langhoff in Bari eine Dienststelle des Geschwaders ein, bestehend aus einem schweren Funktrupp, einem Fernsprech-Bauzug, Teilen des Werkstattzuges und allgemeinem Personal. Zweck dieser Hauptfunkstelle ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs zwischen dem Geschwader in Afrika und den Dienststellen und Kommandos in Italien und Deutschland. Darüberhinaus übernimmt Langhoff den Nachschub an Flugzeugen und die Übergabe derselben an die sie abholenden Flugzeugführer. Wie umfangreich die Tätigkeit des Kommandos in Bari ist, geht daraus hervor, daß in einem Jahr etwa 10 000 Funksprüche in alle Richtungen abgefertigt werden.

Ein besonderes Problem ist die Betreuung der Urlauber, welche ja

für den Anmarsch bis zur deutschen Grenze 3–6 Wochen und für die Rückfahrt ebensoviel benötigen. Ein Urlauber ist also rund drei Monate von seiner Einheit abwesend. Die Beschleunigung und Organisation dieser Urlaubsabwicklung gehört nun ebenfalls zu den Aufgaben des Kommandos in Bari.

Im Mai 1942 verlegt Major Langhoff seine Dienststelle nach Neapel, und sie bleibt hier bis zum Rückzug des Geschwaders aus Afrika im Dezember des gleichen Jahres.

Doch zurück zu den Neuankömmlingen. Sie werden in Ain el Gazala durch Hauptmann Edu Neumann und seinen Adjutanten, Oberleutnant Franzisket, herzlich empfangen und sogleich in die »Tommy-Bar« geführt, wo es als Begrüßungstrunk Limonade und wunderbar gekühlte Zitrone gibt.

Und dann beginnen schon die Sorgen und Probleme. Zunächst wirkt Afrika auf die Neuen recht enttäuschend. Weiter nichts, als das eintönige Gelb der Landschaft. Als Ort ist Gazala zwar auf der Karte eingezeichnet, besteht aber tatsächlich aus nichts mehr als einem weißen Haus, in dem die Polizeistation untergebracht ist, und einem unansehnlichen Araberdorf. Der Flugplatz selbst ist nur durch das Fehlen der Kameldornbüsche zu erkennen. Auf ihm landen nun die Ju 52 mit den Angehörigen der II. Gruppe. Die Männer steigen aus den Transportern und sehen sich hilflos um.

»Du meine Güte, wo sind wir hier hingeraten?« murmelt ein kleiner Unteroffizier und wischt sich dabei mit dem Handrücken über die Stirn. Alles fremd und völlig ungewohnt. Vorsichtshalber setzt man dann erst einmal die Korkhelme und Sonnenbrillen auf. Nach und nach kriechen ein paar Gestalten aus ihren Höhlen heraus und lachen schon von weitem über diesen Aufzug. Als »alte Afrikaner« machen sich die Männer der I. Gruppe natürlich sehr wichtig und jagen den frisch aus der Heimat kommenden Kameraden mit ihren Schauergeschichten mitunter eine gehörige Portion Schrecken ein.

Die Unterbringung bereitet den Männern größere Schwierigkeiten. Eifrig beginnt man mit dem Aufschlagen der im Balkanfeldzug erbeuteten britischen Zelte, doch die Pflöcke wollen nicht in die Erde und brechen am harten Gestein ab, welches sich unter der leichten Sanddecke verbirgt. Endlich stehen die ersten Zelte nach mühseliger Arbeit fertig da. Und dann tobt ein verheerender Ghibli, reißt sie wieder ein, was die Männer der II. fast zur Verzweiflung bringt. Glücklicherweise kommt in den nächsten Tagen für die Staffel Müncheberg der Befehl zur Rückverlegung nach Deutschland. Auf diese Weise können die

27er etliche Zelte und Unterkuftsgeräte übernehmen. Nach und nach entsteht in den Dünenbergen eine kleine Zeltstadt, die der II. Gruppe ausreichend Unterkunft bietet. Jedes Brett und jede Kiste wird gesammelt und von geschickten Händen in die verschiedensten Möbel und Einrichtungsgegenstände verwandelt.

Von der ersten Gruppe helfen die Männer, wo sie können. Da die II. zunächst ohne Fahrzeuge in Afrika ankommt, ist sie auf die Wagen anderer Einheiten angewiesen, und man überläßt ihr hierbei nicht immer das beste Gerät. Heute noch erinnert sich Otto Rupp mit Schrecken an den Ford V 8, den er damals von der I. Gruppe erhält. Damit dieses Fahrzeug überhaupt anspringt, müssen mehrere Männer immer erst eine lange Strecke anschieben. Außerdem hat der Wagen einen Spritverbrauch, bei dem Kilometer gleich Liter zu setzen sind. In Europa wäre kein Mensch mit diesem Vehikel gefahren, geschweige denn hier auf den von Panzern ausgefahrenen Pisten.

Die Orientierung im Gelände bereitet ein weiteres großes Problem. Die Wüste, und besonders die Dünen mit ihren vielen Bodenwellen sehen zu jeder Tageszeit anders aus, und wenn man sich nicht gerade auf einer Piste bewegt, die mit Tonnen oder sonstigen Hilfsgegenständen die Richtung weisen, so ist man anfangs hilflos. Noch schlimmer wird es, wenn dann die Sonne versinkt und die Nacht hereinbricht, denn selbst eine sternenklare Nacht ermöglicht es kaum, sich in dem vom Tage her vertrauten Gelände zurechtzufinden. So sucht man stundenlang ein bestimmtes Zelt und rennt immer wieder gegen das eigene. Letztlich schafft auch hier die Übung eine gewisse Erleichterung. Einfach dagegen ist der Weg zum Kino, denn man braucht sich nur die Telefonleitung entlangzutasten. Jedenfalls passiert es häufig auch Experten, daß sie sich verirren. Leutnant Marseille fährt sogar einmal das Kasinozelt der II. Gruppe um.

Durch ständigen Erfahrungsaustausch und teures Lehrgeld haben sich aber die Männer der II./JG 27 bald auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz eingewöhnt.

Der Flugplatz Gazala erweist sich recht bald als zu klein für zwei Gruppen, und so geht man daran, diesen Platz auszubauen. Eine Planiermaschine schiebt quietschend ungeheure Sand- und Geröllmengen vor sich her, ebnet das Gelände ein. Kameldornbüsche fallen, arabische Hilfskräfte sammeln Steine und tragen sie in Körben fort.

Das alles hört sich viel einfacher an, als es in Wirklichkeit ist. Die Arbeiten stehen unter der Leitung von Inspektor Mann. Sein Gehilfe, Oberfeldwebel Adolf Werner, jongliert mehrere Wochen lang mit

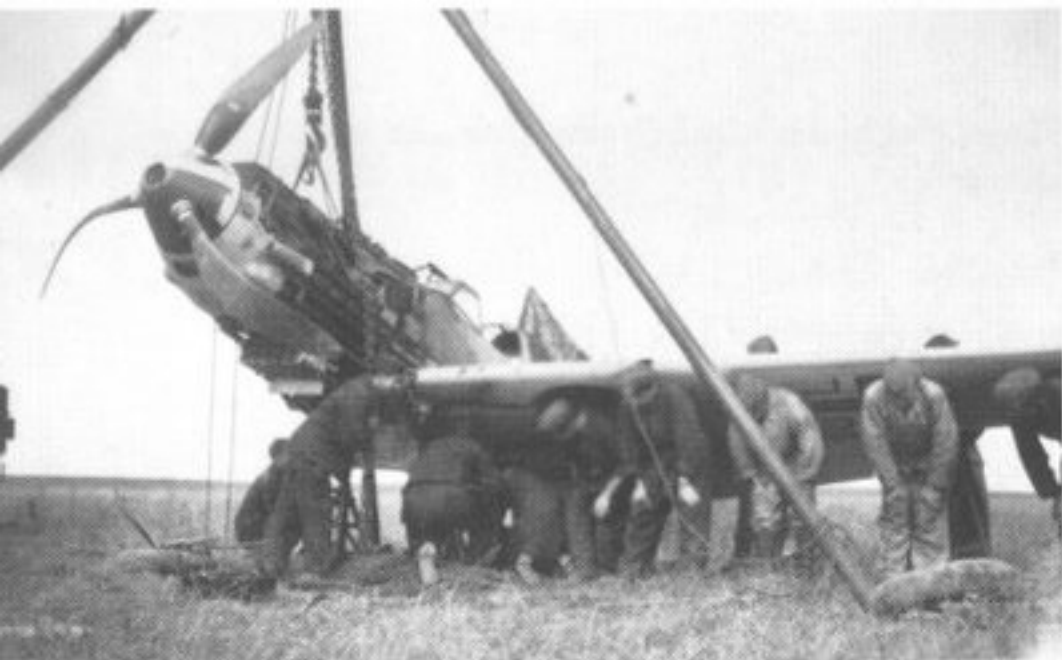


Theo Blaich, der wirklich alte Afrikaner aus Kamerun

Hptm. Theo Blaich mit italienischen Fliegeroffizieren bei der Vorbereitung des spektakulären Einsatzes an den Tschad-See in Zentralafrika

Braune, Rödel, Neumann und Homuth (von links nach rechts), Kommandeure mit den 3 Gruppenkommandeuren in Martuba 1941

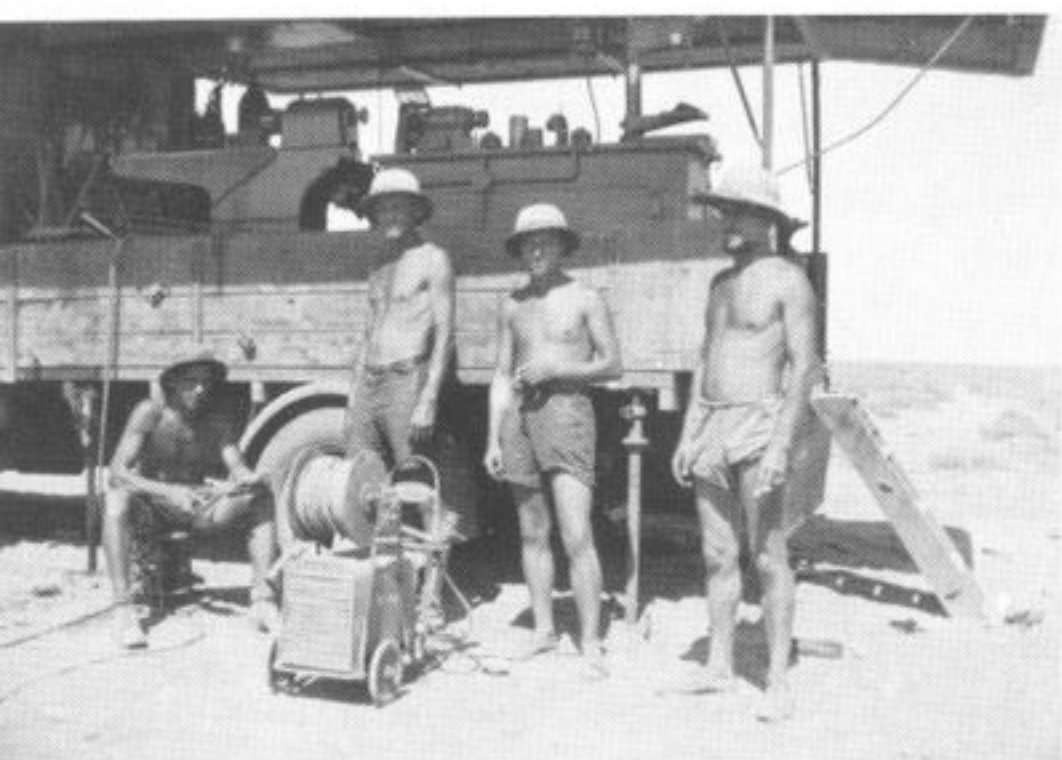




Abrüstung einer notgelandeten Me 109 (oben links)



Nächtlicher Motorwechsel im Werftzelt in der Wüste (oben rechts)



Vor dem Werkstattwagen des Werftzuges (oben links)



Triebwerkswartung (oben rechts)

Die unermüdlichen und zuverlässigen Warte (unten)



einigen hundert Arabermännern und -frauen auf dem Platz herum, was ihm den Titel ›Araberkönig‹ einbringt. Werner hat keinen leichten Stand. Von den Einheimischen ist immer ein Drittel bei der Arbeit, ein Drittel beim Austreten und das restliche Drittel beim Gebet. Ab und zu wird wegen der zu geringen Bezahlung gemeutert. Vor dem Kommandeurszelt erscheinen dann Abordnungen der Araber, legen sich davor nieder und verharren manchmal stundenlang so im Sand. Wenn dann Hauptmann Lippert mit seiner Pistole zwei- oder mehrmal in die Luft schießt, ziehen sie wieder ab.

Trotz allen Hindernissen ist der Platz dann doch bald fertig, ebenfalls die dazugehörigen Splitterboxen, Felsenbunker und der Gefechtsstand in einer Zisterne. Die II. Gruppe ist damit nun voll einsatzbereit.

Die Luftaktivität der neu hinzugekommenen Gruppe beginnt bereits am 26. September, als die 4. Staffel die ersten Einsätze in freier Jagd nach Sollum fliegt. Dann aber folgt eine Sandsturmperiode, die sämtliche Unternehmen des Geschwaders verhindert. Am 3. Oktober startet dann zum erstenmal auch die 5. Staffel, und die II. Gruppe erringt den ersten Luftsieg in Afrika durch den Abschluß einer Hurricane bei Buq Buq. Der erfolgreiche Schütze ist Unteroffizier Reuter. Am selben Tag vernichten auch Oberleutnant Rödel und Leutnant Schacht je eine Hurricane gegen 16.00 Uhr südwestlich Sidi Barrani.

Bereits zwei Tage darauf fliegt die Gruppe im Raum Sidi Omar freie Jagd und bezwingt wiederum zwei Hurricane, die von Oberleutnant Düllberg und Leutnant Reuter abgeschossen werden.

Die Erfolgsserie reißt nicht ab. Am 6. Oktober kommt es südlich Sidi Omar erneut zu einer Begegnung mit mehreren britischen Jägern, von denen Oberleutnant Rödel kurz nach 9.00 Uhr eine Curtiss und eine Hurricane zu Boden schickt. Während des gleichen Einssatzes schießt Oberfeldwebel Otto Schulz auf dessen 200. Feindflug sogar drei gegnerische Jagdmaschinen ab.

Sehr rasch schon erweist sich die Bf 109 F-4 als überlegenes Flugzeug und wird auch von der Gegenseite mit gewissem Respekt angesehen. Das beweist die Tatsache, daß die Engländer sich nach diesen ersten Kampftagen plötzlich kaum mehr blicken lassen.

Bei einem Luftgefecht am 7. Oktober wird Leutnant Gustav Langanke verwundet und kehrt nicht mehr zurück. Tagelang sucht die Gruppe nach ihm, aber es gelingt trotz allen Anstrengungen nicht, ihn oder das Wrack seiner Maschine zu finden.

Am 10. Oktober trifft das JG 27 auf die 451. australische Squadron,

von der eine Hurricane durch Oberfeldwebel Förster abgeschossen wird. Auch die 6. Staffel ist inzwischen einsatzbereit. Gruppenkommandeur Hauptmann Lippert fliegt einen Tag später den ersten Einsatz mit.

Zu größeren Gefechten kommt es am 12. Oktober, an dem das Geschwader wieder mit zahlreichen Luftsiegen zurückkehrt. Bei Buq Buq fällt der erste Engländer gegen 8.00 Uhr durch Oberleutnant Franzisket, zwischen 8 und 9 Uhr schießt Leutnant Marseille zwei Curtiss ab, und dann tobt der Kampf über Sidi Omar weiter. Hier bilden die Engländer einen Abwehrkreis mit 12 Curtiss und 14 Hurricane. Leutnant Sinner schießt eine P 40 um 9.05 Uhr aus diesem Kreis heraus und beobachtet, nachdem der britische Pilot abspringt, den Aufschlagbrand.

Eine weitere Curtiss fällt durch Leutnant Körner, eine Hurricane durch Hauptmann Gerlitz.

In englischen Unterlagen findet sich unter den Angaben der Luftkämpfe dieses Tages auch der folgende Auszug: »Ein australischer Pilot mußte mit dem Fallschirm abspringen und wurde getötet, als der Feind auf ihn am Fallschirm schoß.« Hierbei könnte es sich um den von Sinner abgeschossenen Gegner handeln, jedoch ist die Behauptung, daß die deutschen Jäger auf ihn am Schirm hängend geschossen hätten, vollkommend absurd. Diese Mentalität war den deutschen Fliegern zu jenem Zeitpunkt des Krieges völlig fremd und änderte sich auch in den bitteren Luftkämpfen während der Reichsverteidigung nicht, wenn man von einigen psychologisch bedingten Ausnahmefällen absieht.

Einen schmerzlichen Verlust bringt der 17. Oktober. Als die Einheiten des Geschwaders von einem Einsatz im Raum Sidi Barrani zurückkehrend wieder in Gazala landen, fehlt Oberleutnant Franz Schulz, den alle wegen seiner besonders ausgeprägten Gutmütigkeit gern hatten. Trotz der für mehrere Tage anhaltenden Suche findet man keine Spur mehr von Schulz.

Ab Mitte Oktober werden dann auch die Engländer wieder aggressiver. Es vergeht kaum ein Tag, an denen sie nicht die Plätze der deutschen Luftwaffe angreifen. Aber auch nachts häufen sich die Luftüberfälle. Bei einem dieser Angriffe schlägt eine Bombenserie in die Liegeplätze der 3. Staffel ein und hätte sicher fast den gesamten Maschinenbestand vernichtet, wenn die Staffel in dieser Nacht nicht gerade in Gamut gewesen wäre. Diesmal geht es also noch gut ab. Nicht so viel Glück hat die 2. Staffel in einer der folgenden Nächte. Die erste Welle

der Engländer ladet ihre Bomben noch ohne Schaden anzurichten ab, dann kommen die Briten noch ein zweites Mal, werfen eine Unmenge von Brand- und Sprengbomben.

Dicker Staub verhindert jede Sicht, aber es muß ganz in der Nähe eingeschlagen haben. »Die ›6‹ ist getroffen« brüllt jemand. Die ›4‹ daneben beginnt ebenfalls zu brennen. »An der ›6‹ ist nichts mehr zu retten. Also los! Hin zur Nachbarmaschine!« Mit dem Seitengewehr stechen die Posten die Sandsäcke auf, die rings um die Messerschmitt liegen und streuen den Inhalt in die Kabine und auf den brennenden Motor.

Unterdessen rollt ein neuer Angriff. Einschlag! Wieder liegen dicke Staubwolken über dem Platz. Wieder ist eine Maschine getroffen. Das Lagerzelt steht plötzlich in Flammen. Während die Flakbedienung sich um die brennende Maschine kümmert, rennen die anderen Mannschaften in Richtung Zelt. Sie kommen nicht weit, denn das Feuer erreicht eben die Munition. Ein knatterndes Feuerwerk schließt sich an.

Als besondere Überraschung werfen die Engländer über den Plätzen vierarmige kantige Haken ab, die sogenannten »Englischen Igel«. In großen Mengen abgeworfen, verursachen sie an den Fahrzeugen und Maschinen sehr viele Reifenschäden. So gut es geht, sammeln die Männer diese teuflischen Geräte ein. Feldmarschall Kesselring schlägt eine Magnetwalze für das Auflesen der »Igel« vor und meldet scherzhaft Patentrechte an.

Sechs Blenheim nähern sich am 18. Oktober dem Platz der II. Gruppe und werfen etwa 20 Bomben ab. Der Sachschaden ist gering, jedoch hat die Gruppe einen Schwer- und einen Leichtverletzten.

Fast alle verfügbaren Jagdmaschinen der II. sind am nächsten Tag in der Luft, doch zeigt sich heute kaum ein gegnerisches Flugzeug, und so bringt die Gruppe nur einen Luftsieg mit nach Hause, eine Hurricane, die Hauptmann Gerlitz zum Kampf stellen kann. Die anderen Maschinen jagen im Tiefflug die Pisten zwischen Sidi Omar und Sidi Barrani entlang und bringen eine Anzahl von Fahrzeugen zur Strecke.

In den nächsten drei Tagen erzielen die Piloten der II./JG 27 insgesamt fünf Abschüsse, darunter zwei Blenheim. Bei einem Tiefangriff auf Schiffsziele am 23. Oktober fliegt Oberleutnant Maak gegen die »Fallschirmflak« und kappt das Drahtseil. Die Bombe fällt auf das Schiff zurück und explodiert dort. An der Messerschmitt ist nur ein Blatt der Luftschraube beschädigt.

Am 24. Oktober findet ein erneuter britischer Luftangriff auf den Platz statt. Die Kampfflugzeuge erscheinen gegen Mittag und werfen

etwa 50 Bomben. Dabei kommen die Gefreiten Krell und Balkenholl ums Leben, während zwei andere Männer des Bodenpersonals Verwundungen davontragen. Der Alarmschwarm kommt leider zu spät in die Luft und kann die Angreifer nicht mehr einholen. Die beiden Gefallenen erhalten auf dem Soldatenfriedhof in der Nähe von Tobruk ihre letzte Ruhestätte.

Als der Oktober zu Ende geht, bringt er noch einmal einen Abschlußerfolg für die Gruppe. Am 30. tobt ein heftiges Gefecht in der Gegend von Bardia, in dem Oberfeldwebel Schulz allein drei Hurricane besiegt und Leutnant Schacht eine vierte vernichtet.

Gegen Mitte des Monats wird der Flugdienst immer aufreibender. Jeder merkt, daß irgend etwas in der Luft liegt. Zu auffallend ist auch die Luftaktivität der Engländer. Pausenlos jagen sich die Meldungen. Von früh bis spät hängen die Nachrichtenleute an den Strippen: »Kamin an Pavian 2! 5 Möbelwagen bei Capuzzo, drei nach sieben, Hanni vier fünf!« Am 12. November werden 4 Curtiss abgeschossen, am 15. sind es eine Hurricane und zwei Maryland. Was bedeutet diese rege Einsatzfähigkeit?

Vom Führerhauptquartier kommend, landet General Rommel mit seiner He 111 in Gazala. Hat man sich bisher immer wieder gefragt, wann Tobruk endlich erobert würde, zweifelt nun beim Eintreffen Rommels keiner mehr daran: Jetzt kommt der Angriff.

Und die Aktivität auf der Gegenseite? Gilt sie der Störung der deutschen Angriffsvorbereitungen, oder ist sie Vorbote einer britischen Offensive? Vom 14. Oktober bis 12. November fliegen die Engländer insgesamt 1130 Angriffe gegen Flugplätze, Häfen, Schiffe und Stellungen der Deutschen. Die Stärke der RAF in Afrika ist inzwischen ebenfalls erheblich angestiegen. Sie verfügt unter anderem zu diesem Zeitpunkt über 14 Squadrons Jagdmaschinen und zwei Squadrons Fernjäger.

Auf deutscher Seite sind drei Staffeln mit der Bf 109 F im Einsatz. Unglücklicherweise aber wird die I. Gruppe bis Ende Oktober stoffweise aus dem Kampfgebiet herausgezogen und zur Umrüstung auf die »Friedrich« nach Deutschland geschickt. Bis Mitte November kehrt lediglich die 1. Staffel an die Front zurück. Erst am 8. Dezember folgt die 2. und am 15. die 3. Staffel.

Es sieht also nicht sehr günstig aus. Auf allen Plätzen liegen eine große Anzahl Bruchmaschinen, die wegen Mangel an Ersatzteilen nicht instand zu setzen sind, denn noch nie erreichte der Nachschub einen so geringen Stand wie gerade jetzt.

Es dauert nicht lange, bis die Aufklärer die ersten alarmierenden Ergebnisse mitbringen. In den Oasen Siwa und Giarabub, 300 km tief in der Wüste, werden enorme Fahrzeugansammlungen gesichtet. Die Briten gehen also in Bereitstellung.

Am frühen Morgen des 15. November startet das gesamte Geschwader. Mit Zusatztanks ausgerüstet, ziehen die Maschinen schwarmweise in Richtung Süden, zusammen mit den über den eigenen Plätzen aufgenommenen Kampfverbänden der Luftwaffe. Einige Messerschmitt kehren vorzeitig zurück, ihre Zusatzbehälter haben versagt. Nach mehreren Stunden landet das Geschwader wieder. Trotz des erfolgreichen Bombardements der Kampfverbände und der sich anschließenden Tiefangriffe auf britische Flugplätze herrscht nur gedämpfte Freude. Die massierten gegnerischen Ansammlungen stimmen sehr bedenklich, und man ist sich immer noch nicht im klaren über das, was die Engländer vorhaben.

NACHTGESPENSTER

Schon seit Monaten wird das deutsche Afrikakorps durch die Patrouillen der sogenannten Long Range Desert Group beunruhigt. Irgendwo aus der Wüste tauchen diese Trupps auf, zerstören hier ein paar Lastwagen auf einer Piste Hunderte von Kilometern im Hinterland und machen dort wieder einen Feuerüberfall auf einen einsamen Posten. Dann verschwinden sie auf ihren schnellen Fahrzeugen wieder in ihren Verstecken. Vor allem die moralische Auswirkung dieser Taktik ist sehr hoch einzuschätzen, da ein sehr starkes Moment der Beunruhigung in das ohnehin so empfindliche Nachschubsystem gebracht wird. Die erwähnten Trupps stehen seit August 1941 unter der Führung von Lt. Col. Prendergast und sind in zwei Squadrons mit je drei Patrols eingeteilt. Auch das JG 27 soll wiederholt einige Begegnungen mit ihnen haben.

Inzwischen aber bereiten die Engländer für die deutschen Jagdflieger und Stukas eine handfeste Überraschung vor. Ausgehend von der Tatsache, daß Flugplätze im allgemeinen schlecht zu bewachen sind, beabsichtigen sie, durch Sabotagetrupps den Hauptteil der Achsenluftwaffe in der Cyrenaika am Vorabend der englischen Offensive mit einem Schlag zu vernichten. Der Plan stammt von Captain David Stirling, einem jener faszinierenden abenteuerlichen jungen Männer, die einst durch ihre kühne Initiative und in keine Normen passende Ideen das

britische Weltreich aufgebaut hatten und die durch Namen wie Clive, Cecil Rhodes und Lawrence genügend charakterisiert sind.

Dieser Stirling findet gegen alle bürokratischen Widerstände ein geneigtes Ohr für seine Pläne bei den Generälen Auchinlek und Ritchie. Warum auch nicht? Sein Plan erscheint risikolos. Gelingt er, ist die gesamte feindliche Luftwaffe schlagartig ausgeschaltet. Geht das Unternehmen schief, dann hat man nichts weiter riskiert als ein paar Dutzend verwegener Soldaten.

Stirling beginnt also mit der Aufstellung seiner Spezialtruppe. Zu diesem Zweck holt er sich seine Männer von überallher zusammen, die einen gehörigen Schuß Abenteuererblut in sich haben. Solche Männer, die nichts so sehr hassen wie die Untätigkeit und das Schema, gibt es in jeder Armee. Dieses »Detachment L« wird ein Teil der Special Air Service Brigade (S.A.S.), besteht allerdings nur auf dem Papier. Ihr Kommandeur, General Clarke, hat alle Hände voll zu tun, den Feind glauben zu machen, daß bereits englische Fallschirmtruppen in Ägypten eingetroffen seien. So läßt er Puppen in der Nähe von Kriegsgefangenenlagern an Fallschirmen abwerfen, im Vertrauen darauf, daß die Berichte dieser unverfänglichen Augenzeugen doch irgendwie zu Ohren der gegnerischen Stäbe kommen. Ferner läßt er Segelflugzeugattrappen bauen und stellt sie gut sichtbar für die deutsche Luftaufklärung auf den Flugplätzen auf.

Nach Stirlings Plan würden fünf je etwa 12 Mann starke Sabotage-Trupps am Abend des 16. November in der Nähe der fünf wichtigsten Achsenflugplätze bei Ain el Gazala und Tmimi abspringen. Den ganzen Tag über werden sie sich in den felsigen Abhängen, die in das Wadi führen, verstecken, in der zweiten Nacht dann zu den Flugzeugen kriechen und die mitgebrachten Plastikbomben an allen Maschinen montieren, die man überhaupt finden konnte. 45 Meilen tief in der Wüste ist an einem alten Karawanenpfad ein Treffpunkt mit einer Patrouille der Long Range Desert Group vereinbart, von wo man sie dann nach der Oase Siwa bringen will.

Wenn Organisation und Zeitpunkt eingehalten werden können, müßte alles nach Wunsch klappen. Doch am Morgen des 16. November kommt starker Wind auf, der Regen ankündigt und bis zum Nachmittag zum Sturm anwächst. Ein Fallschirmabsprung in einer mondlosen Nacht ist an sich schon ein Risiko, aber bei solchem Sturm erst recht aussichtslos. Die Männer würden über die ganze Wüste verstreut werden. Man überläßt es Stirling, ob er trotzdem starten will. Er bespricht sich daraufhin mit seinen Offizieren. Einer von ihnen entgegnet

ihm: »Ich bin dafür. Die Umstände werden niemals ganz perfekt sein. Wenn wir herumsitzen und auf den idealen Moment warten, werden wir wohl nie von unserem Hintern hochkommen.«

So besteigen zur geplanten Zeit sieben Offiziere und 55 Mann die fünf bereitgestellten Bombay-Transportmaschinen. Stirling hofft auf das unberechenbare Wetter in der Wüste. Winde konnten ebenso schnell einschlafen wie sie losbrachen, vielleicht erwischt man eine Windstille. Die fünf Maschinen fliegen über See und nähern sich dem Ziel von Norden. Unten tobt ein ziemlicher Sandsturm, und es ist unmöglich, irgendwelche Landmarkierungen zu erkennen. Endlich erreicht Stirlings Maschine den Punkt, von dem man annimmt, daß er der richtige sei. Nacheinander springen die Männer seines Trupps. Stirling schlägt unsanft auf felsigem Boden auf. Mit Taschenlampen winkt er seine Männer zusammen. Es dauert eine Stunde, bis alle beisammen sind. Ein Mann wird überhaupt nicht mehr gefunden, und die anderen bieten einen traurigen Anblick. Da ein gebrochener Arm, dort ein verrenktes Handgelenk und zwei schwer verstauchte Fußknöchel. Aber das ist nicht das Schlimmste. Nur zwei von den zehn Fallschirmen mit der Ausrüstung können gefunden werden. Sie verfügen nun über sechs Decken, zwölf Wasserflaschen, eine Tagesration für den Trupp und ein halbes Dutzend Büchsen mit den Plastikbomben – aber keine Zünder dazu. Sie waren in gesonderten Behältern abgeworfen worden. Man lernt nie aus, denkt Stirling, aber ohne Zünder hat es keinen Zweck, das Unternehmen weiter durchzuführen. So nimmt er einen Mann mit sich zur Erkundung und schickt den Rest seines Trupps auf den Marsch zum Treffpunkt in der Wüste.

Infolge eines überraschenden Wolkenbruchs muß Stirling seinen Spähtrupp am anderen Tag aufgeben und kehrt um. Um Mitternacht entdeckten er und sein Begleiter tief am Horizont einen klaren, feststehenden Stern. Der Scheinwerfer der Wüstenpatrouille, die hinter einem Hügel ein Lager aufgeschlagen hat. Nacheinander treffen dort zwei von Stirlings Trupps ein. Bei beiden fehlen zwei Mann. Sie haben das gleiche Pech wie ihre Anführer gehabt. Von den beiden anderen Trupps und von Stirlings eigenen Leuten, die er vorausgeschickt hat, fehlt jede Spur. Nach tagelangem Warten bricht man ohne sie auf.

Nach und nach erfährt man auch, was sich ereignet hat. Stirlings Trupp verirrt sich und wird nach einigen Tagen von einer deutschen Patrouille aufgegriffen. Doch was geschieht mit den anderen? Nun, die Männer vom JG 27 wissen dies ganz genau.

Am Morgen des 17. November kurvt eine englische Transportma-

schine zwischen der Via Balbia und den Unterkünften der II. Gruppe in den Dünen herum. Auf dem Platz sitzt Oberfeldwebel Otto Schulz in seiner Bf 109 und läßt den Motor warmlaufen. Sein Wart macht ihn auf den Engländer aufmerksam. Schon zieht Schulz die Kabine zu und startet. Ein paar Feuerstöße, und der dicke Brummer liegt unten, 200 Meter von den Unterkünften in den Dünen. Otto Schulz, der Meisterschütze, ist gerade der Richtige für derartige Vorkommnisse. 7.11 Uhr gestartet, 7.12 geschossen, 7.13 gelandet. »Eins-zwei-drei-Schulze« heißt er seitdem.

Die Besatzung der Bombay wird gefangengenommen, ein Mann findet bei der ungewollten Bruchlandung den Tod. Es sind 16 Mann, darunter zwei Offiziere und ein Italiener. Letzterer war auf komische Weise in die Maschine gekommen. Die Engländer hatten Rückenwind gehabt und glaubten sich schon zu weit westlich. Sie landeten darauf in der Nähe von Tobruk, um sich zu orientieren, unmittelbar neben einer Gruppe Italiener, welche volle Deckung nahmen. Einer von ihnen verfehlte seine Kameraden und stand plötzlich verdattert vor den Tommies, die ihn gleich »kassierten«. Danach startete die Maschine wieder und kurvte weiter suchend herum. So kommt Otto Schulz zu seinem 16. Abschluß und zu einer Belobigung vom General.

Als man die Gefangenen untersucht und verhört, stellen die Deutschen etwas merkwürdiges fest: Stiefel mit zentimeterdicken Gummisohlen und einen Pullover mit besonders verstärkten Ärmeln zum Kriechen auf dem Boden über dem Tropenhemd. Eine Bekanntschaft mit ihren mitgeführten langen Messern mag sicher ein sehr einseitiges Vernügen sein. Die Anführer sind Captain Thomson, ein Hüne von Kerl, und Leutnant Bonnington, beide alte, erfahrene Kolonialoffiziere. Sie werden in das Zelt von Hauptmann Lippert geführt, wo man sich ganz ausgezeichnet unterhält. Die beiden haben sich schon in der ganzen Welt herumgeschlagen und erzählen interessante Erlebnisse. Sie sind restlos von dem Erfolg ihrer an diesem Tage beginnenden Offensive überzeugt und der Meinung, daß die deutschen Offiziere sehr bald bei ihnen im Kasino zu Gast sein würden.

Am nächsten Tag taucht eine weitere englische Maschine auf und wirft in der Nähe Verpflegung, Drahtscheren und Sprengkörper ab.

Ein Fieseler »Storch« holt Captain Thomson und bringt ihn nach Derna. In der Maschine sitzt außer dem Flugzeugführer nur der »Wetterfrosch« des Fliegerführers Afrika. Auf halbem Wege muß der Storch wegen Tieffliegerangriff landen. Der Gefangene nutzt die Situation und schlägt den Meteorologen mit einem Kinnhaken nie-

der. Auf der Flucht läuft er in die Arme deutscher Soldaten, die ihn nach Derna bringen.

Auf dem Flugplatz in Derna erhält Thompson von der Wachmannschaft die Erlaubnis, sich bei dem zufällig herbeikommenden Meteorologen für den Boxhieb zu entschuldigen, denn es wäre halt Krieg.

Dieses vielbesprochene Ereignis ist natürlich ein Grund mehr, die Wachen an den Maschinen zu verstärken. Vor ein paar Tagen hat ein englisches Kommando drüben bei den Stukas eine Maschine in die Luft gesprengt und eine andere schwer beschädigt. In der nächsten Nacht versuchen sie es bei der I. Gruppe, und es entwickelt sich eine wilde Schießerei. Eine Rotte der 2. Staffel verfolgt am Morgen die Wagen-spuren bis 100 km in die Wüste hinein und reibt die aus drei Wagen bestehende Patrouille völlig auf. Diesen Wüstenraids kann man eine harte, sportliche Note nicht absprechen. Werden sie einmal tief in der Wüste erfaßt und ihre Wagen und Wassertanks zerschossen, so sind die Überlebenden dem sicheren Tode preisgegeben.

Das Buch »Der Phantom-Major« schildert das Schicksal des Kommandos Bonnington so, daß der Pilot sich verfranzt und per Funk eine Richtungshilfe erbittet. Die Deutschen fangen sein Signal auf und führen in perfektem Englisch die Maschine zu ihrem eigenen Flugplatz. Das entspricht, wie der Leser nun inzwischen weiß, nicht den Tatsachen.

Der erste Einsatz von Captain Stirlings Kommando geht also daneben. Von seinen 62 Mann verliert er 40. Das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß seine später mehrere hundert Mann starke Truppe in Afrika über 250 Flugzeuge und viele hundert Fahrzeuge zerstören kann.

DER GROSSE REGEN

In Afrika sind es zweierlei Dinge, die dem Menschen zeigen, wie klein und hilflos er sich auf dieser Welt fühlen kann. Das ist, wenn er einen Sandsturm oder einen Tropenregen erlebt.

Sandsturm kündigt sich stets lange vorher durch gewisse Veränderungen in der Natur an. Schon am frühen Morgen kommt leichter Südwind auf und trägt aus dem Inneren des Landes kleine Gruppen grauer Wolken heran. Über den Schluchten des Derna-Gebirges liegt eine schaumige Nebelschicht. Die Sonne wird mild, als hätte man eine

Mattscheibe davorgeschoben, jedoch ist die Luft stickig und schwül wie in einem Treibhaus. Bald beginnen Böen über den Platz zu fegen. Tief in der Wüste blasen sie den Sand zu riesigen Hosen auf, heben ihn hoch und tragen ihn zur Küste.

Von einer Minute zur anderen ist die Sicht auf wenige hundert Meter beschränkt, die Vorhuten des Sandsturmes jagen heran. Im Innern der Wüste steht ein gewaltiges, graues Heer auf, das dann in breiter Front zum Angriff nach Norden antritt. Soweit das Auge reicht, türmt sich himmelhoch eine dunkle Wand. Für einen Augenblick scheint alles den Atem anzuhalten. Und dann bricht es los, tobt über das Land, gibt keinen Meter Sicht mehr frei. Der tosende Sturm bringt Wolken einer trockenen Gluthitze mit, die aus den tiefsten Tiefen der Sahara zu stammen scheinen. Verzweifelt versucht man, die Flugzeuge zu verankern, stechender Sand schlägt den Männern ins Gesicht. Die Maschinen drohen von der Gewalt der Böen umgeworfen zu werden. Zelte, mitsamt ihren Pflöcken aus dem Boden gerissen, wirbeln davon, Sandmassen rauben den Atem und überschütten die Menschen wie mit zündendem Schwefel. Gegen diesen Sand gibt es keinen Schutz.

Ein solches Naturschauspiel ist stärker als jede menschliche Macht. Hier kann man nur ausharren und abwarten. Und wehe dem Flieger, der in einen solchen Ghibli gerät. Die Fernaufklärer berichten mitunter, daß die Luft bis in 3000 Meter Höhe und 80 km auf See hinaus voller Sand und Staub hängt.

Wie bereits beschrieben, rechnet man deutscherseits in Anbetracht des riesigen Aufmarsches der Gegenseite möglicherweise mit einer neuen Offensive der britischen Armeen. Es ist der 17. November 1941. Es geht bereits auf den Abend zu, währenddessen im Zelt der Flugzeugführer die übliche fröhliche Stimmung herrscht. Marseille imitiert gerade Hans Moser, als der Gruppenadjutant, Leutnant Stahlschmitt, eintritt. »Heute Mittag war der Wetterdokter beim Kommandeur. Er meint, daß in der nächsten Zeit mit schweren Regenfällen zu rechnen ist.« »Na und?« Auf diese Frage erwidert Stahlschmitt, daß der »Doktor« den Regen unter gewissen Umständen sehr gefährlich für die Kriegsführung hält.

Für die Staffelkapitäne kommt der Befehl, dafür zu sorgen, daß kein Zelt in Mulden oder Vertiefungen steht. Auch der Werkstattzug muß das Wadi räumen. Während die bewegliche Habe in den Schlafbunker gebracht und die Kraftfahrzeuge an den Hang gezogen werden, fallen die ersten Tropfen.

Es ist kurz nach 20.00 Uhr und bereits stockfinstere Nacht. Am

Himmel steht kein Stern, aber weit über See im Norden erhebt sich eine schwarze Wolkenwand. Es wird empfindlich kalt.

Aus der Dunkelheit heraus taucht eine Streife auf und kontrolliert die einzelnen Zeltplätze. »Wegen der paar Regentropfen macht man so ein Theater«, ruft einer der Piloten den Männern nach.

Gegen 2.00 Uhr morgens kommt Wind mit starken Böen aus Südost auf, zerzt heulend an den Zeltwänden und den Stricken. Die Regentropfen werden dicker, und urplötzlich öffnet der Himmel seine Schleusen. Wie ein undurchsichtiger Vorhang hängt das Wasser in der Luft, ein unaufhörlicher Schwall wie aus abertausenden von Wasserkübeln ergießt sich auf die Erde. In ganz kurzer Zeit sind die Splittergräben und Wadis vollgelaufen.

Die Männer in ihren Behausungen rings um Gazala fahren aus ihrem Schlaf hoch. »Das Wasser kommt!« brüllt es von allen Seiten. Taschenlampen blitzen auf, erhellen einen schwarzen Strom, der gurgelnd und plätschernd durch die Zelte fließt. Schuhe schwimmen davon, Kisten und Koffer sind umgespült. Das Wasser greift mit Polypenarmen nach allem, was im Wege steht. Noch immer stürzen die Regenmassen vom Himmel nieder. Und sie schießen vom Hochplateau herunter.

Unterdessen haben die Männer alle Hände voll zu tun. Alles Verderbliche wird auf Stühle und Tische gestellt. Und vom Bett aus beobachtet man den Wasserstand.

»Noch 20 Zentimeter bis zum oberen Bettrand!«

»Noch 15 Zentimeter!«

»Noch 10!«

Dann ist es soweit. Raus aus den Betten. Die Soldaten stehen bis zu den Knien im Wasser und versuchen, ihre Liegestätten auf Kisten, Stühlen und Tischen aufzubocken.

Die vom Wasser bedrohten Sachen werden an höher gelegene Dünenstellen gebracht, die Zelte zum Teil abgebaut. Das Wasser steigt überall stetig, nur am Dünendurchbruch entsteht eine starke und gefährliche Strömung.

Viele versuchen, mit Mänteln und Pelzwesten über dem Pyjama, die höher gelegenen Dünen zu erreichen. Rufe und Schreie dringen durch die Nacht. Es herrscht ein heilloses Durcheinander, und es ist einfach unmöglich, irgendjemand, irgendetwas zu finden.

Nicht besser daran sind auch die Männer in den Felsbunkern und Zisternen. Auch hier steigt das Wasser, erst knietief, dann mannshoch. Verzweifelt hackt man Rinnen und Abflußgräben, muß aber dann doch auf die Dünen flüchten.

Die ersten Wassermengen können noch in einer alten Zisterne aufgefangen werden, vordem von Deutschen, Italienern und auch Engländern auf ihren verschiedenen Vormärschen und Rückzügen als Müllplatz für die unmöglichsten Dinge benutzt. Dieses Gerümpel bildet nun einen regelrechten Pfropfen, unter dem das Wasser immer mehr ansteigt. Schließlich fliegt er unter seinem Druck mit gewaltiger Detonation in die Luft und schleudert neben dem Unrat auch unzähliges Getier, wie Schlangen, Eulen und Fledermäuse, mit hinaus.

Auf den Wasserwogen tanzen Tropenhelme, Sandalen und Stiefel, leere Kisten und Autoreifen vorbei. Hier sind es Trinkbecher und Kanister, dort wieder Kochtöpfe und Flaschen. Dazwischen leuchtet weißes Papier auf, vielleicht Vorschriften aus der Schreibstube. Auch die Marketenderware verschwindet in den Fluten. Viele von den aufgezählten Dingen finden die Männer später in der Wüste verstreut wieder.

Ein schmutziggelber Wasserstrom wälzt sich nun den Dünen zu, die den Abfluß zum Meer versperren und so eine Überschwemmung größeren Ausmaßes hervorrufen. Das Wasser steigt unaufhörlich. Da man in den Dünen nicht mit Hochwasser gerechnet hat, können die Zelte dort nicht mehr geräumt werden. Sie versinken allesamt.

Inspektor Köster kommt quer durch das bis an den Hals reichende Wasser auf den Kommandeurwagen zu.

Auch die Kraftfahrzeuge verschwinden. Die Dünenbewohner, die aufgewühlte See auf der einen Seite und das heranbrausende Wasser auf der anderen Seite, können nicht mehr vor noch zurück. Die höchste Düne, auf die sie sich nun retten, schmilzt ebenfalls langsam dahin.

Als das Wasser die Dünenkronen überspült, kann es sich endlich gewaltsam einen Abfluß bahnen, dabei Zelte, Tornister und Tropenkisten auf Nimmerwiedersehen mit sich reißend.

Dann hört mit einem Schlag der gewaltige Regen auf, aber Melder bringen den Befehl, sämtliche greifbaren Sachen auf noch höher gelegene Punkte zu schleppen, die das Wasser bisher verschont hat. Weitere Wassermassen seien zu erwarten.

Noch ist das bisherige Ausmaß der Verwüstungen im Halbdunkel gar nicht zu übersehen, als etwa eine Stunde nach dem letzten Regentropfen erneut das Unheil hereinbricht. In der Ferne ist ein seltsames Geräusch zu vernehmen, kommt näher. Es klingt wie Glockenläuten. Und dann schießt eine neue Flutwelle heraus, treibt eine Unmenge von Benzinkanistern vor sich her, die beim Aneinanderschlagen die Glockentöne erzeugen. Diese Wassermassen sind noch mächtiger als beim

ersten Mal, denn sie vereinigen alle Niederschläge, die sich weit in der Wüste ansammeln und nun einen Weg zum Meer suchen. Mit viel Mühe und großen Anstrengungen gelingt es noch, einen Graben durch die Dünen zu ziehen, durch den ein Großteil des Wassers dann mit reißender Gewalt abströmen kann.

Das Zelt der II. Gruppe steht tief im Wasser, nur die Zeltspitzen schauen heraus. Hauptmann Springorum ist im Wohnwagen des Kommandeurs eingetroffen und warnt telefonisch alle, die das Unheil noch nicht bemerkt haben.

Erst im Morgengrauen gelingt es, eine einigermaßen übersichtliche Bestandsaufnahme zu erhalten. Es läßt sich nicht leugnen: Das JG 27 wäre in Afrika, mitten in der Wüste, beinahe ertrunken.

Nur mit den notwendigsten Sachen bekleidet, ziehen die Obdachlosen umher. Ein Fieseler-»Storch« hält für mehrere Tage lang den Verkehr mit den Abgeschrittenen aufrecht.

Wider Erwarten stellt sich der Sachschaden doch nicht so groß heraus. Einige Lastwagen stehen in den tiefen Splittergräben bis über die Motorhauben im Wasser. Glücklicherweise ist kein einziges Flugzeug beschädigt, wenn sie auch bis über die Reifen im Schlamm stecken. Eine weiche, klebrige Schicht nassen Sandes überdeckt den ganzen Platz, dazwischen viele tiefe Lachen. An einen Start ist vorläufig nicht zu denken.

Die Küche hat es besonders erwischt, desgleichen die Schreibstube der II. Gruppe. Das Vollbad muß hier viel Aktenstaub weggespült haben. An einer Wäscheleine hängt das Personal übriggebliebene Akten und Papiere zum Trocknen auf.

Sehr heftig haust das Unwetter auch in Tmimi. Hier reißt die Flut sogar Zelte samt Insassen und einen Lastwagen ins Meer. In Derna passiert das gleiche mit einem Wasserwagen der I. Gruppe.

Nicht zu beschreiben ist der Zustand der Straßen nach diesem Regenfall, der Brücken und die Via Balbia überflutete. Noch lange bedeckt hoher Schlamm die wichtigsten Verbindungswege.

Ziemlich erstaunte Gesichter dagegen gibt es bei dem vorgeschobenen Kommando in Gambut, als am 18. November die Messerschmittstaffeln ausbleiben, die sonst jeden Morgen von hier ihre Einsätze fliegen. Zwar ist die Fernsprechleitung gestört, aber von einer Sintflut weiß man hier nichts. Im Gambut ist kein einziger Regentropfen gefallen.

Noch während der Lagebesprechung platzt die Meldung herein, daß ein starker britischer Kampfverband im Anflug über See gesichtet ist.

Hilflos müssen die Flugzeugführer aus matschigen Splittergräben heraus zusehen, wie der Angriff über sie hinwegrollt. Beide Jägerplätze sind auch in der kommenden Nacht das Ziel der Engländer. Als am Morgen des 18. November erneut gegnerische Bomber anfliegen, hat der Wind den Platz bereits so weit abgetrocknet, daß der Alarmstart für einen Schwarm freigegeben wird.

Unmittelbar vor dem Platz fallen zwei Martin-Bomber durch Hauptmann Redlich und Oberfeldwebel Espenlaub. Aus den Heckständen der abstürzenden Maschinen wirbelt eine Wolke von Flugblättern zur Erde hernieder: »Deutsche Jagdflieger! Ihr seid zerschlagen. Gebt den Kampf auf!«

BRITISCHE WINTEROFFENSIVE

Im Morgengrauen des 18. November 1941 erreichen britische Panzer im Schutz eines verheerenden Sandsturms unbeobachtet ihre Bereitstellungen in der Wüste. Im Bündnis mit der Natur eröffnen die Engländer unter ihren Generälen Auchinleck und Ritchie ihre große Offensive. Alle Vorteile liegen in ihrer Hand, da das Wittertief nur mit Ausläufern nach Osten hin die ägyptische Grenze berührt.

Das Unternehmen »Crusader« beginnt. Die Deutschen befinden sich in einer schwierigen Lage, da ihre Flugzeuge von den aufgeweichten Plätzen nicht hochkommen. Verschlammte und aufgerissene Straßen behindern obendrein den Nachschub. Hinzu kommt noch, daß das Nachrichtensystem des Afrikakorps stundenlang vollkommen unterbrochen ist. Dadurch wird es unmöglich, ein klares Bild vom gegnerischen Vorstoß zu erhalten.

So ist es auch nicht verwunderlich, daß die Engländer über den Kampfraum zunächst die absolute Luftherrschaft besitzen. Ihre Schlachtflieger zwingen Rommels Truppen ununterbrochen in Deckung, während die Kampfflugzeuge staffelweise über die deutschen Stellungen hinwegdröhnen.

Neben den zahlenmäßig überlegenen Luftstreitkräften führen die Briten über 700 Panzer in den Kampf. Demgegenüber stehen etwa 240 deutsche und 308 italienische Panzer. Während aber noch rund 480 britische Panzer in Reserve bereitstehen oder sich noch auf Geleitzügen im Mittelmeer befinden, kann Rommel mit Reserven und Nachschub nicht rechnen. Unter diesen Umständen sind die Leistungen der Verteidiger mehr als erstaunlich.

Die deutschen Jagdmaschinen können erst am 19. November von ihren etwas abgetrockneten Plätzen starten und erzielen auch gleich einige Erfolge. Bei Sidi Omar schickt Unteroffizier Reuter eine Blenheim in die Tiefe, kurze Zeit darauf geht eine Curtiss den gleichen Weg. Dann greifen die Messerschmitt den englischen Jägerplatz von Sidi Omar an, zerstören und beschädigen hier etliche abgestellte Hurricane. Oberleutnant Rödel kommt von einem Aufklärungsflug zurück und bringt eine wichtige Nachricht mit: »Starke britische Kolonnen im Anmarsch aus der Wüste von Siwa und Giarabub mit Richtung Tobruk.«

Inzwischen stehen diese Kräfte bereits 100 km vor Tobruk. Man muß schnell handeln. Am anderen Morgen starten sämtliche Verbände der deutschen und italienischen Luftwaffe zum Einsatz gegen die wachsende Gefahr aus dem Süden. In heftigen Angriffen gelingt es tatsächlich, die britischen Kolonnen vorläufig zur Umkehr zu zwingen und soweit die unmittelbare Bedrohung der Nachschubwege zu beseitigen.

Bei einem dieser harten Kämpfe kann Leutnant Stahlschmidt drei Martin-Bomber abschießen. Am Nachmittag des gleichen Tages treffen Verbände des JG 27 auf mehrere Curtiss der 250. Squadron sowie einige Hurricane-Schwärme. Nach anhaltenden Gefechten bringt Hauptmann Redlich eine Curtiss zum Absturz, etwas später Oberfeldwebel Espenlaub eine weitere.

Die Gefechte reißen nicht ab. Am 21. November führen die Deutschen verstärkte Tiefangriffe gegen Bodenziele aus und werden auch diesmal wieder in harte Luftkämpfe verwickelt, wobei der Gegner zwei Wellington und eine Curtiss verliert.

Ernst wird die Lage für die vorgeschobenen Bodenteile des Geschwaders im Gambut, nachdem sie die Meldung vom Durchbruch der Engländer bei Sidi Omar am 20. November erreicht. Wenig später gibt der Horstkommandant folgenden Befehl heraus: »Gambut muß unter allen Umständen gehalten werden. Alle Mann mit Gewehren an die Alarmplätze!«

Da die Flak bereits von Gambut abgezogen wurde und nun irgendwo am Erdkampf teilnimmt, beherrscht die RAF dieses Gebiet. Sie kommen nun auch tagsüber und werfen ihre Bombenlasten ab. Nur ab und zu läßt sich eine Bf 110 von der in Derna stationierten III./ZG 26 sehen, die dann immer einen Schwarm Curtiss auf sich lenkt.

Englische Panzer stehen bereits 15 km vor Gambut, ein Ausfall gegnerischer Kräfte aus Tobruk erreicht zeitweilig die neue Umgehungs-

straße. Das ist der Augenblick, in dem der Fliegerführer den Befehl zur Aufgabe von Gambut erteilt. In einzelnen Trupps versuchen die Deutschen sich nach Westen durchzuschlagen.

Nachdem man alle Einrichtungen zerstört, sämtliche Kabel zerschnitten und die Zelte mittels eines hierfür reservierten Benzinvorrats in Brand gesetzt hat, verlassen die LKW den bedrohten Platz. Unterwegs gibt es etliche Pannen. Der überfüllte Sendewagen bleibt nach wenigen Kilometern wegen zwei geplatzten Reifen liegen. Es dauert eine Ewigkeit, bis schließlich Ersatzreifen organisiert sind, und endlich hält auch ein hilfreicher Italiener, der die Reifen aufpumpt, den Wagen anschleppt, und sogar mit Zigaretten aushilft.

Inzwischen bricht die Dunkelheit herein, die Straße ist nicht mehr zu erkennen. Über Gazala hängen plötzlich Leuchtfallschirme, die den Fahrer derart blenden, daß zu beiden Seiten je ein Mann auf den Trittbrettern stehend und vor Kälte zitternd, ihm zurufen müssen, wie er einschlagen soll.

Kurz vor Gazala bleibt der Sendewagen im Schlamm stecken, aber dies kann die Männer nun nicht mehr erschüttern. Sie sind am Ziel. Erstaunt und schlaftrunken wird der ankommende Wagen empfangen. *»Ihr seid aus Gambut durchgekommen? Wir hatten euch schon aufgegeben.«*

Ja, es ist schon ein Glücksfall, daß sie es schaffen, gerade noch durch eine Lücke zu rutschen, die Rommels Panzer aufgerissen haben. *»Die Tommies stehen schon bei Mechili.«*

Die Freude über den Durchbruch wird leider durch ein unglückliches Ereignis an diesem 21. November getrübt. Bei der Landung rammt der Gefreite Paskowski die startende Messerschmitt von Feldwebel Kaiser, wobei Paskowski getötet und Kaiser verwundet wird.

Am nächsten Tag kommt es dann zu den ersten harten Begegnungen mit den britischen Luftstreitkräften. Heftige Kämpfe, die sich von morgens bis abends erstrecken, lassen erkennen, daß der Gegner seine Offensive nicht nur auf der Erde vorbereitet hat. Bereits am Morgen überraschen deutsche Jäger einen Blenheim-Verband während des Bombenabwurfs bei Bir el Gobi. Drei der begleitenden »Tomahawk« sind die ersten Abschüsse an diesem Tag, während von den sechs Kampfflugzeugen vier verloren gehen.

Südöstlich El Adem stoßen 21 Curtiss am Nachmittag auf etwa die gleiche Anzahl Messerschmitt, wobei die Deutschen den Höhenvorteil haben. Es bleibt dem Gegner nichts weiter übrig, als einen Abwehrkreis zu bilden, von den Bf 109 über ihnen belauert. Die Engländer flie-



Hauptmann
Maack in Gazala
mit Waffen-
wart (o. links)



Oberleutnant
Keller und
Techniker er-
warten mit Ab-
schuß zurück-
kehrende Rotte
(oben Mitte)

Ein Wagen voll
Afrikaner.
v. Lieres,
Körner, Gefr.?,
Franzisket
(oben rechts)

Stahlschmidt
und Kothmann

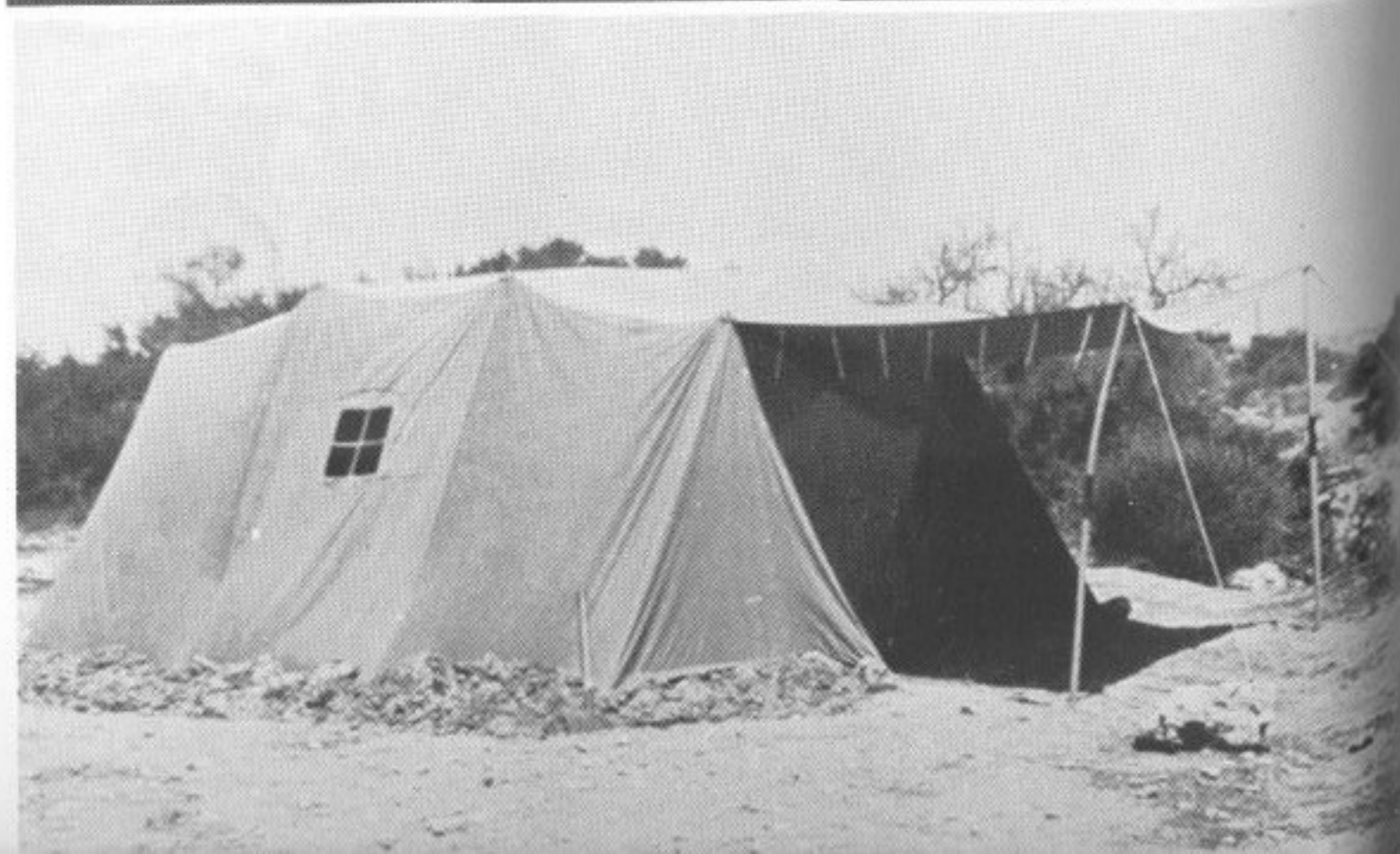
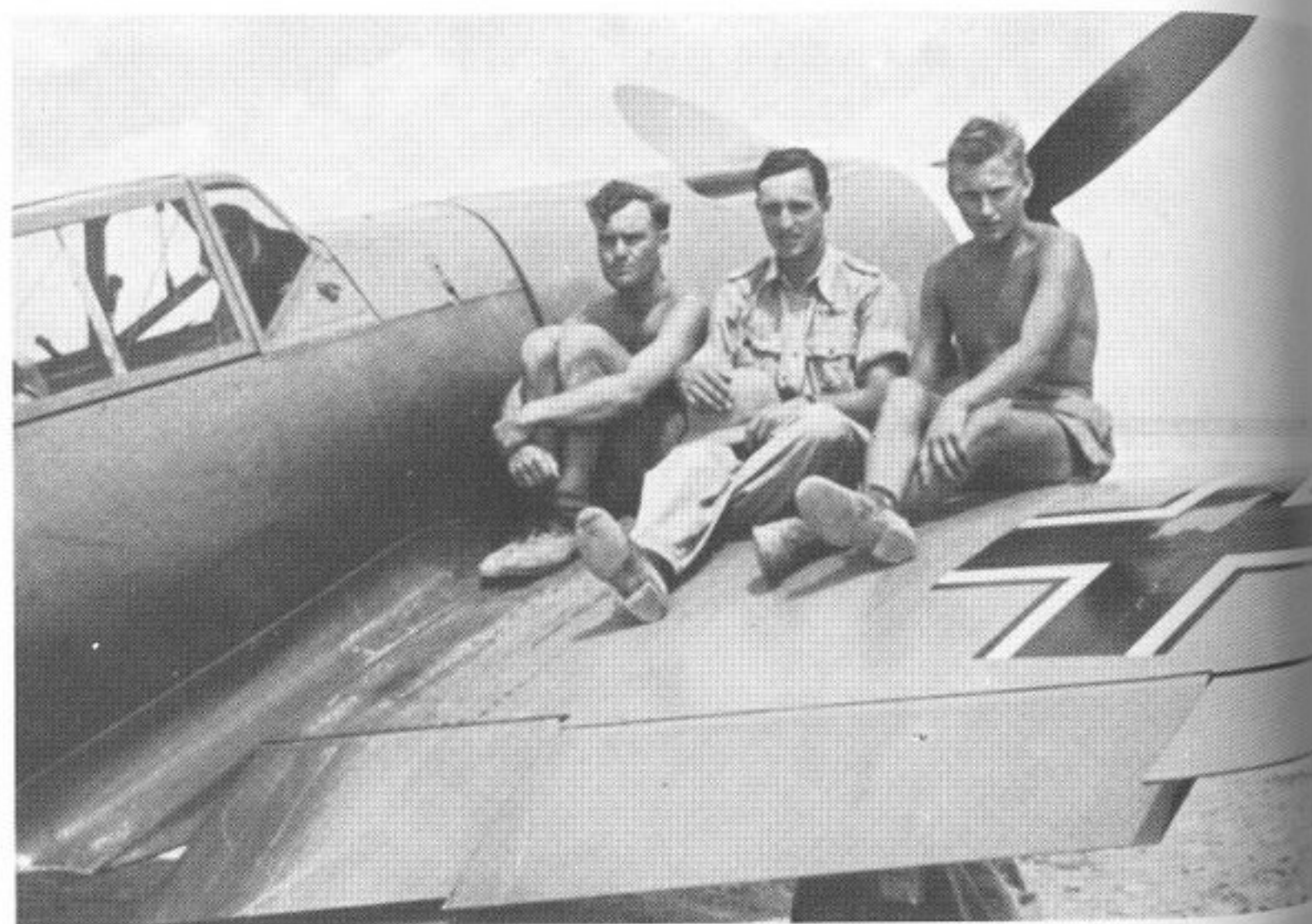


Flugplatzschutz
in Afrika

Peter Werfft, Jahrgang 1904, der älteste
Flugzeugführer des JG 27. Ritterkreuz
mit 41 Jahren

Lt. Rudi Sinner mit seinen Flugzeug-
warten auf der Tragfläche einer Me 109 E
mit den Warten Mayer und Bre (Mitte)

So feudal hauste der Staffelkapitän der
6. Staffel (unten)



gen Runde um Runde. Hin und wieder sticht eine Messerschmitt nach unten, wenn eine der kreisenden Maschinen für kurze Augenblicke ungeschützt scheint. Auch die Briten brechen ab und zu aus, feuern auf einen unvorsichtigen Angreifer. Jetzt stürzt eine Curtiss mit schwarzer Rauchfahne zur Erde und zerschellt. Dann noch eine, und noch eine.

Ein eigenartiges Karussell. Jeder wartet, bis einer von der Gegenseite die Nerven verliert. Ständig belauern sich die Piloten, mit zusammengekniffenen Augen, Daumen auf dem Schußgeber.

Als die Dämmerung aufkommt und die Sicht sich verschlechtert, müssen die Bf 109 wegen Spritmangel aufgeben und lösen sich vom Gegner. Auch die Briten scheinen froh zu sein, denn bei ihnen müssen die roten Lampen ebenfalls warnend aufleuchten.

Die Engländer, darunter der bekannte Neville Duke, melden drei sichere Abschüsse. Duke selbst berichtet über dieses Gefecht: »Ich war in einem Kurvenkampf mit einer Messerschmitt verwickelt, als ich plötzlich die scheußliche Entdeckung machte, daß mein Reflexvisier nicht mehr funktionierte, so daß ich gezwungen war, mein Kreiskornvisier zu benutzen. Der Erfolg erfüllte mich mit einiger Verblüffung. Einer meiner australischen Kameraden beschrieb mir hernach den Vorgang und sah, wie die Messerschmitt einfach in Stücke flog. Der deutsche Pilot sprang ab. Ich umkreiste ihn und winkte ihm zu. Später wurde er gefangengenommen. Ich habe seine Photographie noch in meinem Logbuch. Natürlich gingen unsere Piloten nicht immer siegreich aus solchen Luftkämpfen hervor. Wir verloren 14 Tomahawk bei nur vier Feindflügen. Die meisten davon wurden von Messerschmitt abgeschossen.«

Bei dem von Duke erwähnten abgeschossenen Deutschen handelt es sich vermutlich um Oberfähnrich Waskott, der zusammen mit Feldwebel Hillert an diesem Tage in Gefangenschaft gerät. In drei verschiedenen größeren Luftkämpfen melden die deutschen Jagdstaffeln bei einem eigenen Verlust von mindestens fünf Maschinen den Abschluß von 13 Curtiss, 7 Blenheim und einer Wellington. An diesen Luftsiegen sind beteiligt:

Ofw. Bendert	1 Luftsieg	Hptm. Redlich	4 Luftsiege
Ofw. Doyé	1 Luftsieg	Lt. Rockel	1 Luftsieg
Ofw. Espenlaub	1 Luftsieg	Oblt. Rödel	2 Luftsiege
Ofw. Fluder	2 Luftsiege	Oblt. Schneider	2 Luftsiege
Fw. Glessinger	1 Luftsieg	Ofw. Schulz	1 Luftsieg
Fw. Grimm	1 Luftsieg	Ofhr. Woidich	1 Luftsieg
Hptm. Lippert	3 Luftsiege		

Am nächsten Tag ist die Freude groß, als die beiden vermißten Unteroffiziere Tanier und Reuter wohlbehalten wieder zur Einheit gelangen. Man erzählt ihnen, daß Hauptmann Düllberg mit Verwundungen zurückkam, und sie erfahren auch, daß Leutnant Scheppa von einem gegen Abend noch stattgefunden Einsatz nicht wiederkam.

Inzwischen wird der leichtverwundete Scheppa in ein italienisches Lazarett eingeliefert. Den Absturz relativ gut überstanden, kann er aber hier seinem Schicksal nicht mehr entgehen. Bei einem Bombenangriff auf das Lazarett findet er zusammen mit 24 italienischen Verwundeten den Tod. Das Geschwader schickt Leutnant Gorny, Oberarzt Heydenreich und den Gefreiten Dahm zu Scheppas Beerdigung nach Bir Hacheim. Die beiden Fieseler »Storch« werden von einer Hurricane auf halbem Wege zur Notlandung gezwungen, und anschließend fliegt der britische Jäger mehrere Tiefangriffe auf die Weglaufenden, wobei Leutnant Gorny verwundet wird.

Erfolg und Niederlage stehen auch am 23. November dicht zusammen. Von den zehn Maschinen, die der Gegner an diesem Tage einbüßt, kommen wieder einmal je drei auf das Konto von Hauptmann Redlich und Oberfeldwebel Espenlaub, darunter eine mit südafrikanischer Besatzung fliegende Boston. Unter den vom Einsatz zurückkehrenden und nun einschwebenden Messerschmitt vermissen die am Boden Wartenden die Maschine von Oberfeldwebel Glessinger. Übereinstimmend können die gelandeten Piloten berichten: *»Glessinger ist bei Sidi Rezegh zum letztenmal gesehen worden. Er ist im Luftkampf gefallen.«*

Beim nächsten Einsatz hat die II. Gruppe ein Gefecht mit einigen Curtiss, die eine Blenheim eskortieren. Schon wenig später ertönt die Stimme Lipperts durch das Mikrofon: *»Habe Motorschaden. Versuche Notlandung!«* Das ist das letzte Zeichen, was die Kameraden von ihrem Gruppenkommandeur hören. Leider können die anderen wegen der Kurbelei in der Luft den Weg der Maschine Lipperts nicht mehr verfolgen, und so wird der Hauptmann zunächst auf die Verlustliste gesetzt, zumal auch eine umfangreiche Suchaktion später erfolglos bleibt.

Lippert kann, nachdem er sich bei Bir el Gobi vom Verband abmeldet, mit dem Fallschirm aussteigen, prallt aber gegen das Leitwerk seiner stürzenden Messerschmitt. Die Engländer finden ihn mit gebrochenen Beinen und transportieren ihn in das General Hospital 119 in Ägypten. Unglücklicherweise bildet sich an den relativ unkompliziert gebrochenen Beinen Gasbrand, der eine sofortige Amputation erforderlich macht. Leidenschaftlich wehrt sich Lippert gegen das Ansinnen

der Ärzte, willigt aber schließlich ein, als sein Zustand sich immer mehr verschlechtert. Am 3. Dezember wird er operiert und verstirbt zehn Minuten danach an einer Embolie, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben. Unter Teilnahme italienischer und englischer Offiziere wird Hauptmann Lippert, Sieger in 25 Luftkämpfen, auf einem Soldatenfriedhof beigesetzt.

Bald darauf fällt der englische Stabsarzt, der Lippert zunächst betreute, in die Hände deutscher Panzerleute. Seine Aussage von der Gefangennahme und der verhältnismäßig ungefährlichen Verwundung des deutschen Offiziers löst große Freude aus. Um so größer ist die Bestürzung, als die Nachricht vom Tode Lipperts beim JG 27 eintrifft.

Wieder ist es Espenlaub, der am 24. November erfolgreich bleibt. Über Gazala stößt der Oberfeldwebel durch ein Wolkenloch und hat plötzlich eine Boston vor sich. Aber der Gegner erkennt sofort die Gefahr, deckt den Deutschen mit einem Hagel von Bordwaffengeschossen ein, während der Pilot verzweifelt versucht, mit wagemutigen Flugmanövern den Angreifer abzuschütteln.

Da reißt eine Garbe aus der Messerschmitt dem Mann im oberen Abwehrstand die Waffe aus der Hand und verwundet ihn. Gleichzeitig beginnt einer der Motoren zu brennen, und die Besatzung entschließt sich zum Absprung.

Kurz darauf landen zwei »Störche« neben der ausgestiegenen Bostonbesatzung, vier Südafrikanern, unter denen der Pilot, Leutnant Roxburgh ist, um sie nach Gazala zu bringen.

Rommel und seine Generäle befinden sich in jener Kriegsphase auf dem Höhepunkt ihrer Führungskraft. Nach wochenlang hin- und herwogenden Angriffen zwischen Tobruk und der ägyptischen Grenze schwindet nun die Hoffnung des britischen Armeeführers Auchinleck auf einen überraschenden Anfangserfolg immer mehr. Seine Offensive kommt teilweise ins Stocken, die britischen Panzer werden von der gefürchteten 8,8 cm-Flak des Afrikakorps zertrümmert.

Überraschende Vorstöße in die Flanke des Gegners und die Bedrohung seines Nachschubsystems weit im Hinterland der britischen Armeen bringen Rommel einen legendären Ruf ein. Bir el Gobi, Sidi Rezegh und El Adem werden zu Begriffen verbissener Panzerschlachten, die Kämpfe um den Halfaya-Paß zeugen von der Tapferkeit der Soldaten auf beiden Seiten.

Einer von Rommels verwirrenden Flankenstößen führt in der Nacht zum 25. November über die ägyptische Grenze hinaus und geht nur etwa 16 Kilometer nördlich an dem englischen Flugplatz bei Maddalena

vorbei. Dabei wird leider die Gelegenheit, einen großen Teil der britischen Jagdmaschinen zu vernichten, aus Unkenntnis nicht wahrgenommen. Auf Maddalena sind in dieser Nacht insgesamt 175 Flugzeuge versammelt. Am Tage stoßen deutsche Panzer nur wenige Kilometer am Flugplatz Sidi Omar vorbei, den die Briten jedoch kurz vorher fluchtartig räumen.

Nördlich von Tobruk ist der Himmel wieder von Kondensstreifen gezeichnet. Während der hier sich abspielenden Luftkämpfe kann das JG 27 vier Curtiss und eine Hurricane abschießen. Das Geschwader ist pausenlos am Gegner, sechs, acht oder zehn Starts am Tage sind normal. Jedes Empfinden für Zeit und Äußerlichkeiten geht dabei verloren. War es früher der fröhliche sportliche Wettkampf um Abschüsse, so ist es jetzt die Verbissenheit, sich auf jeden Fall zu behaupten.

Oft liegt nicht mehr als für einen Einsatz Flugbenzin auf dem Platz. Und doch biegt im letzten Augenblick wieder eine Tankkolonne unerwartet von der Straße auf den Platz ein, oder es landen einige Ju 52 mit Benzinfässern.

Oberfeldwebel Schulz ist es, der in diesen Tagen immer wieder flächenwackelnd zurückkehrt. Am 28. November bleibt er Sieger über drei Maschinen, darunter eine Blenheim der französischen Lorraine-Squadron, am 30. bringt er erneut zwei Luftsiege mit nach Hause.

Schon morgens an diesem letzten Novembertag tobt über Sidi Rezegh ein heftiger Luftkampf mit dem alten Gegner, den australischen Einheiten. Das JG 27 fliegt zusammen mit italienischen Verbänden Stuka-Begleitschutz, als die Curtiss angreifen. Die RAF meldet den Abschluß von elf Ju 87 und italienischen Jägern, verliert selbst dabei drei Curtiss. Eine davon wird von Neville Duke geflogen, und vermutlich ist es Oberfeldwebel Schulz, der den berühmten britischen Piloten verfolgt. Die Curtiss macht wenig später eine Notlandung und wird von deutschen Maschinen am Boden endgültig in Brand geschossen.

In seinem Buch »Testpilot« schildert Duke die Ereignisse dieses Gefechts. Nach dem Abschluß einer Fiat G 50 sieht sich der Engländer plötzlich von etlichen Messerschmitt verfolgt, erhält mehrere Treffer und muß feststellen, daß seine Maschine Kühlwasser verliert. *»Ich machte mich mit Vollgas im Tiefflug davon. Ich wußte, daß mindestens eine von den Messerschmitt hinter mir her war und wußte auch, daß diese schneller fliegen konnte als ich. Außerdem war sie, im Gegensatz zu mir, bestimmt nicht knapp an Munition. Bald mußte ich die Entdeckung machen, daß ich es nicht mit einem Durchschnittspiloten zu tun*

hatte und daß dieser zudem noch ein ausgezeichneter Schütze war.«

Etwa 100 Meter über dem Boden legte Neville Duke dann seine Curtiss in eine steile Linkskurve, doch der Verfolger erwischte mit einer gut gezielten Garbe die linke Fläche. *»Darüber, was daraufhin geschah, bin ich mir noch heute nicht klar,«* schreibt Duke weiter. *»Ich erinnere mich nur, daß die Tomahawk sich auf den Rücken drehte und daß ich plötzlich den Sand wenige Meter unter dem Cockpit sah.«*

Es gelingt dem Engländer, seine Maschine noch einmal herumzudrehen, bevor er eine saubere Bauchlandung vollführt. Duke springt heraus und rennt zu einer nahegelegenen Gebüschgruppe. Sekunden später ist der Deutsche heran und setzt mit einem Feuerstoß die P 40 in Brand.

Die Schlacht in der Wüste ist auf dem Höhepunkt angelangt. Außer gelegentlichen Bomberbesuchen merkt man in Gazala allerdings nicht allzuviel von dem harten Ringen. Südlich von Tobruk liefern sich Deutsche und Engländer erbitterte Kämpfe. Sidi Rezegh wechselt mehrmals den Besitzer.

In der Nacht zum 27. November liegt Gazala plötzlich unter dem Beschuß schwerer Schiffsartillerie. Aufgeregt wird der Stab des Fliegerführers verständigt, dessen Antwort nicht auf sich warten läßt: *»Das JG 27 hat jeden Landungsversuch der Engländer unter allen Umständen zu verhindern.«* Wobei offen bleibt, wie und womit.

Nach diesem kurzen Feuerüberfall dampfen die vor der Küste liegenden britischen Kriegsschiffe wieder ab, eine akute Landungsgefahr scheint somit gebannt. Leider verläuft ein Bombenangriff am folgenden Tage nicht so harmlos. Das Geschwader hat mehrere Verwundete und einen Gefallenen.

Nun reißen die Angriffe der Blenheim Tag und Nacht nicht mehr ab. Da kleinere englische Einsatztrupps das Dünengelände ständig unsicher machen, müssen die Posten auch bei Bombenwurf draußen an den Maschinen bleiben.

»Die W 34 brennt!« Alles rennt hinaus, doch zwingt eine neue Bombenserie die Männer in Deckung. Für die Junkers kommt jede Hilfe zu spät. Morgens stehen Leutnant Gorny und Feldwebel Werner traurig vor den ausgebrannten Trümmern ihrer Maschine.

Am 1. Dezember ist die Lage völlig ungeklärt. Es heißt, daß die Engländer durchgebrochen seien. In Gazala wird daraufhin alles zum Abmarsch vorbereitet, die Maschinen sollen im Anschluß des Nachmittageinsatzes bereits in Derna landen. Inzwischen gelingt es dem Afrikakorps jedoch, durch die Rückeroberung von Belhamed den Ring

um Tobruk wieder zu schließen, worauf die Engländer sich erst wieder umgruppieren müssen. Der Abmarschbefehl für das JG 27 aus Gazala wird daraufhin zunächst widerrufen. Trotz des Durcheinanders schießen die Deutschen am 1. Dezember drei Hurricane ab.

Als sich plötzlich das Wetter verschlechtert, was die Flugfähigkeit des Geschwaders beeinträchtigt, versuchen gegnerische Kolonnen einen Vorstoß aus der Wüste in Richtung Gazala, der von der Luftwaffe allerdings etwa 40 km südlich vom Platz zerschlagen werden kann. Am 4. Dezember verlieren die Engländer, nachdem sich die Wetterverhältnisse wieder bessern, nochmals drei Curtiss, am 5. Dezember sind es zwei Hurricane und fünf Curtiss. Bei einem dieser Gefechte im Raum Tobruk muß der schon erwähnte Neville Duke zum zweiten Mal innerhalb weniger Tage mit seiner Maschine notlanden. In 3000 Meter Höhe gerät seine Tomahawk ins Trudeln, nachdem eine Messerschmitt das Höhenruder wegschießt und die Steuerung nicht mehr funktioniert. Kurz vor Tobruk gelingt es Duke dann, die Maschine nochmals aufzurichten, kommt aber um eine Bauchlandung nicht herum.

Einem Piloten der II. Gruppe geht es ähnlich. Seine Messerschmitt geht bei El Adem hinunter. Sofort bricht ein Kommando auf, um die Maschine zu bergen. In vier Stunden ist das Jagdflugzeug zerlegt und aufgeladen. In höchster Eile tritt das Kommando die Rückfahrt an, wird von einer englischen Batterie unter Feuer genommen, was die Bergungsleute zu einem Umweg durch die Wüste zwingt.

Allmählich spitzt sich die Lage immer mehr zu, die Tage in Gazala sind nun gezählt. Aber noch immer können sich die Deutschen den gegnerischen Luftstreitkräften erfolgreich entgegenstellen. Am 6. Dezember besiegt das Geschwader sechs Briten. Zwei davon schießt Oberfeldwebel Schulz ab, und gegen Mittag meldet Marseille den Abschluß von zwei Hurricane.

Einen Tag später ist es dann soweit. Das JG 27 erhält den Verlegungsbefehl nach Tmimi. Natürlich reichte der vorhandene Wagenpark längst nicht aus, die völlig überladenen Fahrzeuge müssen mitunter den Weg dreimal machen, um wenigstens das wichtigste Gerät abzutransportieren. Trotzdem bleibt viel Material in Gazala zurück, darunter leider auch die nicht flugklaren Maschinen. Um aber zu verhindern, daß sie den Engländern in die Hände fallen, verwandelt ein Restkommando unter Inspektor Mann das zurückbleibende Gerät in einen Trümmerhaufen.

Zum Abschied von Gazala erzielt das Geschwader nochmals sechs

Luftsiege, darunter zwei Boston durch Leutnant Remmer und Oberfeldwebel Schulz. Der von Remmer vernichtete Bomber kommt bei El Adem herunter, nur ein Mann kann sich retten und gerät in Gefangenschaft.

ROMMELS RÜCKZUG

Inzwischen erreichen die fliegenden Teile Tmimi. Während sie ziemlich wohlbehalten landen können, haben es die Bodenkolonnen schwerer, da diese auf dem Verlegungsmarsch mehrfach den Tiefangriffen britischer Hurricane ausgesetzt sind.

Die Situation auf dem neuen Platz ist nicht gerade dazu angetan, die ohnehin schon flaue Stimmung zu heben. Am besten kennzeichnen eine trostlose Wüste, die schlechte Wasserstelle und die häufigen Anflüge gegnerischer Kampfmaschinen diese Lage. Obendrein müssen sich die Männer mit einer sehr notdürftigen Unterbringung zufrieden geben.

Die Maschinen fliegen noch abwechselnd von Gazala und Tmimi ihre Einsätze. So auch am 8. Dezember, an dem Schulz wiederum eine Boston abschießen kann, eine Curtiss wird das Opfer Marseilles. Gleichzeitig muß das Geschwader aber zwei Verluste einstecken. Südlich El Adem werden Unteroffizier Kleinert und Leutnant Rockel im Luftkampf abgeschossen, können aber beide notlanden und geraten unverletzt in britische Gefangenschaft.

Mit Ausnahme eines Schwarmes auf Kreta stößt in Tmimi Hauptmann Brenner zusammen mit dem Geschwaderstab unter Major Woldenga zu den »Afrikanern«. Seit Ende 1940 ist damit das Jagdgeschwader 27 erstmalig wieder vereint.

Leider muß der Stab und die III. Gruppe den größten Teil ihres Bodenpersonals in Döberitz zurücklassen, eine Folge der überstürzten Umrüstung. Die Betreuung der neu Hinzugekommenen übernehmen die I. und II. Gruppe.

Es sind turbulente Tage, die das Geschwader in Tmimi zunächst erlebt. Zu allem Überfluß fallen am 6. Dezember auch noch etwa zwanzig Maschinen der III./JG 53 auf dem Platz ein. Auch diese müssen nun mitbetreut werden, wenn die Gruppe auch nach zehn Tagen wieder nach Sizilien zurückverlegt wird.

Da die Umrüstung der Staffeln der I. Gruppe auf die »Friedrich« inzwischen abgeschlossen ist, stehen auf Tmimi zeitweilig fast 120 Mes-

erschmitt versammelt, und daraus ergibt sich ein schwieriges Nachschubproblem. Durch den bewundernswerten Einsatz der Ju-52-Transportgruppen können jedoch auch diese Schwierigkeiten gelöst werden.

Wieder einmal nähert sich ein Pulk von rund 40 Ju 52 des »Wellblechgeschwaders« von See her. Vor dem Gefechtsstand warten die Jagdflieger und verfolgen gespannt den Anflug der Transporter. Doch was ist das? Die Kisten denken gar nicht an eine Landung. Sie fliegen stur weiter. Kurs Tobruk.

»Na, das kann ja eine schöne Bescherung geben!« Zum Glück steht die Maschine von Oberfähnrich Endmann fast startklar auf dem Platz. »Endmann! Versuchen Sie die Junkers um Gottes Willen noch vor Tobruk abzufangen!«

Es gelingt niemandem, die Ju's 52 zur Umkehr zu bewegen. Auch nicht Oberleutnant Franzisket, der versucht, mit Schüssen vor den Bug der Ju's ein Abdrehen zu erzwingen. Erst als eine Ju 52 über dem Festungsgürtel von Tobruk brennend abgeschossen wird, dreht der Transportverband ab.

Gut von den eigenen Jägern geschützt, landen die Transporter in Tmimi. Der Verbandsführer wird nicht gerade freundlich behandelt, dabei sollten eigentlich die zuständigen Stellen zu Verantwortung gezogen werden, die das Fliegen der Ju's mit einer Karte 1:4 Millionen zulassen.

Feldmarschall Kesselring erteilte dem Geschwader ein Lob für die noch relativ glimpflich abgelaufene Aktion.

Kaum sind die Junkers entladen und wieder gestartet, greift ein britischer Kampfverband den Platz an. Aber die Bomben fallen zu spät. Die Ju 52 schaffen es gerade noch zu verschwinden.

Mit einem der Ju 52-Transporte trifft auch Personal und Gerät für die III. Gruppe ein. So freudig die Entlastung für die alten Afrikaner durch zusätzliche Flugzeuge begrüßt wird, so schwer fällt es der I. Gruppe, die Bodentransporte für das ganze Geschwader zu bewältigen.

Es waren nicht nur diese Ju's, die »das falsche Eisenbahngleis« als Spur über das Mittelmeer genommen hatten. Solche Pannen traten auch bei anderen Verbänden oder »Einzel-Marschierern« auf. Ein relativ narrensicheres Navigieren war dadurch erschwert, daß im Tiefflug die Erfassung durch englische Radars vermieden werden sollte. Es gab aber keine Vergleichsmöglichkeit mit der Landschaft ehe die Küste erreicht war. So konnte ein Wind, der andere Richtung und

Stärke hatte als vom Meteorologen angegeben, das Flugzeug so stark vom errechneten Kurs abtreiben, daß eben die Küste an einer anderen Stelle erreicht wurde als geplant. Allgemein hatte die Führung keine hohe Meinung von den Navigationskünsten der Jagdflieger. So wurden Verbänden, die als Verstärkung von Deutschland kommend über Griechenland anfliegen, von Kreta aus die zweisitzigen Me 110 als Lotsen mitgegeben. Nun, dann war es für die Jäger eine besondere Schadenfreude, wenn der Lotse sich verfranzte – und das dann auch noch zugeben mußte!

Bei Bir el Gobi überraschen die Deutschen am selben Tag eine Curtiss, die sie aus der Überhöhung angreifen und abschießen. Die Engländer verlieren außerdem noch zwei Hurricane und einen Lysander-Aufklärer.

Rommel muß am 10. Dezember seine Belagerung der britischen Festung Tobruk aufgeben, seine Truppen ziehen sich in die sogenannte Gazala-Stellung zurück. Diese Rückbewegung geschieht nun keineswegs unorganisiert, denn Panzerabteilungen sorgen für eine sichere Flanken- und Rückenabdeckung. Es besteht nun aber kein Zweifel mehr darüber, daß jetzt die Engländer auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz die Initiative zeigen.

Das Afrikakorps weicht zurück.

Der 10. Dezember bringt wieder eine Erfolgsserie für das JG 27, wenn auch der Tag allerdings mit recht unfreundlichen Ereignissen beginnt. Während eines Einsatzes kollidiert Unteroffizier Heidel mit Oberleutnant Rödel, der nach der Rammung eine Bauchlandung machen muß, glücklicherweise in der Nähe der deutschen Panzerspitzen. Auch Heidel springt ab, und beide Flieger kehren am nächsten Tage wieder zurück.

Währenddessen gelingt es Marseille, noch am Morgen eine Curtiss vom Himmel zu holen.

Dann aber erfolgt der zweite Start. Gegen 14.00 Uhr trifft die 2. Staffel, Stukaschutz fliegend, bei schlechter Sicht im Dunst zufällig auf einen Verband von sechs Boston.

Feldwebel Elles entdeckt sie zuerst.

»Dort unten! Dicht unter der Wolkendecke!«

Die Boston-Besatzungen scheinen noch nichts gemerkt zu haben, und als die Deutschen plötzlich von hinten ganz dicht heran sind, ist es zu spät. Die Messerschmitt schießen aus allen Rohren, ziehen durch den eng fliegenden gegnerischen Verband wieder hoch.

Leutnant Sinner kommt auf Rammnähe an eine Boston heran,

schießt. Der Heckstand des Gegners zersplittert. Sinner hat plötzlich Ladehemmung und jagt an der Boston vorbei. Als er zurückblickt, sieht er zwei Maschinen aus der hinteren Kette abstürzen. Die eine qualmt stark, während die zweite nach Überziehen abschmiert.

Der deutsche Schwarm ist ebenfalls auseinandergerissen, so daß die Piloten, ohne zu sammeln, einzeln nach Hause fliegen. Leutnant Kothmann landet mit einem Bauchschuß. Er setzt seine Maschine sauber in Tmimi auf, hilfreiche Hände heben ihn dann behutsam aus der Kabine.

Auch die anderen landen inzwischen. Gerlitz, Kothmann, Körner, Förster und Elles melden je einen Abschluß, von denen das Geschwader später nur zwei bestätigt erhält.

In die Geschichte der 24. Südafrikanischen Squadron geht dieser Luftkampf als die »Boston Tea Party« ein. Der Verband steht an jenem Tage unter der Führung von Major Donnelly. Lediglich die Führermaschine entkommt, aber auch diese muß in der Nähe ihres Platzes notlanden. Die Bomberstaffel verliert mindestens sieben Besatzungsmitglieder. Für die Südafrikaner ist dieser Verlust besonders tragisch, da die Gefallenen nach achtmonatigem Einsatz kurz vor der Ablösung standen.

Die britischen Truppen dringen nun immer weiter vor. Das bedeutet auch bei den Jagdfliegern Hochbetrieb. Am 11. Dezember startet das Geschwader über zehnmal und kann den Abschluß von einer Blenheim, vier Hurricane und zwei Curtiss melden. Hauptsächliches Ziel aber bleiben die vorgehenden Kolonnen des Gegners. Die II. Gruppe setzt bei einem solchen Angriff allein neun beladene LKW in Brand und beschädigt etwa 25 weitere. Doch auch die Deutschen bezahlen ihren Preis. Beim Tiefangriff erhält Feldwebel Elles, der in letzter Zeit mit fünf Luftsiegen erfolgreich ist, einen Kühlertreffer. Als er nach der Notlandung in der Wüste aus seiner Messerschmitt klettert, warten die Engländer bereits und nehmen ihn gefangen.

Schließlich ist das JG 27 in Tmimi nicht mehr sicher. Am Abend des 11. Dezember bringt jemand die alarmierende Nachricht mit, daß englische Panzerspitzen ganz in der Nähe gesichtet sind. Die Männer beginnen daraufhin sofort mit dem Aufladen; das Geschwader macht sich wieder einmal abmarschbereit.

Während die Vorbereitungen in vollem Gange sind, greifen britische Kampfflugzeuge Tmimi an, jedoch ohne besondere Wirkung. In dieser Nacht schläft alles neben oder in den Fahrzeugen, und nur eine Gruppe des Bodenpersonals nimmt sich vor, wenigstens eine der unklaren Messerschmitt zu retten. Sie arbeiten die ganze Nacht hindurch im

Schein der Taschenlampen, lassen sich auch durch einen Bombenwurf nicht beirren. Am Morgen kann dann Oberfähnrich Woidich mit der fertigen Bf 109 zur Überführung starten. Als in Derna nach der Zwischenlandung der Daimler-Benz-Motor nicht mehr anspringt, holt Woidich ein paar Italiener zu Hilfe. Diese wollen nun besonders schlau sein und spritzen Benzin in die Auspuffstutzen der Messerschmitt. Beim Ankurbeln kommen lange Stichflammen aus den Stutzen, die Maschine brennt im Nu lichterloh. Die ganze Nacharbeit ist damit umsonst.

Fast noch bei stockdunklem Himmel beginnt am frühen Morgen des 12. Dezember der Abmarsch. Ein Teil des Geschwaders hat Derna zum Ziel, ein anderer bewegt sich in Richtung Martuba, wo sich seit dem 9. bereits ein Kommando des JG 27 aufhält. Die Via Balbia gleicht einem Heerwurm. Die nach Derna gelangten Kolonnen werden wenig später dann ebenfalls nach Martuba dirigiert.

Und wieder muß viel kostbares Material zurückbleiben. Über den Rückzugsstraßen lauern ununterbrochen die britischen Jabos. Was an Geräten nicht von den eigenen Leuten zerstört wird, vernichten die gegnerischen Flugzeuge. In der Nähe von Tmimi müssen drei dieser Jagdmaschinen notlanden, zwei Piloten geraten in deutsche Gefangenschaft.

In diesen Tagen erringt die III. Gruppe zwei Luftsiege durch den Abschluß einer Hurricane und einer Curtiss. Beide Maschinen kommen auf das Konto von Oberleutnant Graf Kageneck.

Der neue Platz Martuba liegt auf einem Hochplateau, etliche zerstörte und verlassene Lehmhütten sind die Überreste einer früheren Siedlung. Die hier postierte italienische Flak bekommt gleich in der ersten Nacht zu tun, denn natürlich lassen die Engländer den deutschen Jagdgruppen und ihren Plätzen keine Ruhe. Um bei der dichten Wolkendecke etwas sehen zu können, müssen die britischen Bomber tief hinuntergehen. Die leichte Flak schießt wie wild. Plötzlich flammt ein glühendes Pünktchen auf, wird schnell größer. Wie ein Komet zieht eine Wellington mit feurigem Schweif über den Platz, schlägt dicht vor den abgestellten Maschinen auf, rutscht noch einige Meter und brennt dann aus. Die englische Besatzung findet am Platzrand ihr einsames Grab.

Am 13. Dezember trifft ein harter Verlust die I. Gruppe. Der erfolgreiche Oberfeldwebel Albert Espenlaub erhält im Luftkampf schwere Treffer, die ihn bei El Adem zur Notlandung zwingen. Espenlaub, Sieger über 14 gegnerische Maschinen, wird gefangen genommen und bei

einem angeblichen Fluchtversuch erschossen. Bei reger Einsatzfähigkeit bringt der Tag den Abschluß von fünf Curtiss, einer Blenheim und einer Beaufort. Bei Tmimi treffen einige Messerschmitt auf einen zahlenmäßig stark überlegenen Gegner, doch um 16.00 Uhr kann Marseille eine Curtiss zu Boden schicken, zehn Minuten darauf eine weitere.

Bei Tmimi stößt am 14. Dezember die 3. Staffel auf einen gegnerischen Jagdverband, von dem zwei Curtiss abgeschossen werden. Kurz nach 10.00 Uhr erhält Oberfeldwebel Försters Maschine einen Treffer, und der erfolgreiche Flieger muß aussteigen. Aber während Förster am Fallschirm niedependelt, stößt eine Curtiss hinab, deren Pilot ihn durch Bordwaffenbeschuß tötet. In seinem Leichnam zählt man sieben Durchschüsse.

Im Zusammenhang mit dem Tod Försters seien hier kommentarlos Auszüge aus einem Interview wiedergegeben, das der hochdekorierte bekannte australische Jagdflieger Clive Caldwell am 14. August 1958 der »Australischen Post« gibt. Auf die Frage, wie er als »Killer« Caldwell bekannt wurde, antwortet er: *»Möglicherweise weil ich dafür war, sie auch am Fallschirm und am Boden zu erschießen.«* Die Reporter blicken ihn betroffen an. Und dann fährt er fort: *»Ja, ich habe einen Haufen Tiefangriffe gemacht. Es war Krieg. Unser Geschäft war es zu gewinnen, und wir hatten dem Feind so viel Schaden wie nur möglich zuzufügen. Ich hielt es für notwendig, sie am Fallschirm zu erschießen, aber ich tat es nicht aus Blutdurst oder ähnlichen Motiven. Der Grund war lediglich, daß ich nicht wollte, daß sie heimkamen, um uns wieder angreifen zu können. Ich schoß niemals auf solche, die dort landeten, wo sie gefangengenommen werden konnten. Das deutsche As Marseille ist ein gutes Beispiel dafür. In einem Luftkampf schossen wir ihn ab, und er rettete sich mit dem Schirm. Wir versuchten, ihn zu erledigen, aber wir trafen ihn nicht auf dem Weg nach unten. Er saß am gleichen Nachmittag wieder in der Maschine und fuhr fort, unsere Flugzeuge abzuschießen, bis wir ihn endlich erwischten.«*

In der Bomba-Bucht kann am 15. Dezember Otto Schulz wieder eine Curtiss abschießen. Er selbst wird vier Tage später von einer italienischen Maschine abgeschossen, bleibt aber unverletzt. Die Maschinen des JG 27 liegen jetzt in Got et Bersis, aber nur nachts, denn die Einsätze werden am Tage von Derna, später von Maraua aus geflogen. Ebenfalls am 15. Dezember wird die III. Gruppe des JG 53 aus Afrika abgezogen.

Gegen 11.00 Uhr des 17. Dezember greifen britische Bomber und

Jagdflugzeuge den Platz von Derna an. Alarmstart für die I. Gruppe! Nach einigen Minuten fällt die erste Curtiss durch Marseille, dann eine zweite. Auch Franzisket schießt zwei Curtiss ab, während Leutnant Sinner eine Hurricane besiegt, die kurz darauf westlich Tmimi bauchlandet.

Dramatisch wird es am nächsten Tag. Da die Aufklärer der tapferen 2.(H)/14 nicht einsatzbereit sind, übernehmen die Jagdmaschinen deren Aufgaben. Am frühen Morgen sieht Leutnant Sinner drei britische Angriffssäulen, die sich auf Derna zubewegen, doch leider glaubt man seiner Meldung nicht, so daß es zu einem heftigen Auftritt zwischen Oberst Voigtländer, dem Ic des Fliegerführers, und Sinner kommt. Kesselring muß sich persönlich einschalten und befiehlt einen nochmaligen Aufklärungsflug. Falls Sinners Angaben stimmen, wird eine Räumung Dernas unvermeidlich.

Sinner startet erneut, diesmal in Begleitung von Leutnant Körner. Bald sind sie über den gegnerischen Kolonnen, die sich vor dem Wadi-Übergang südlich Martuba stauen. Eine starke Erdabwehr schlägt den beiden Deutschen entgegen. Sinner erhält einen Kühler-treffer und muß in Martuba eine Bauchlandung machen. Zu Fuß kehrt er nach Derna zurück, aber inzwischen kann Leutnant Körner nun seinen Bericht abliefern, worauf Kesselring unverzüglich den Befehl zur Räumung Dernas erteilt.

Das Afrikakorps muß ab 18. Dezember nun ebenfalls die Gazala-Stellung räumen. Rommel befiehlt den Rückzug. Maschinen, Munition und Geräte werden in die Luft gesprengt, Pioniere schleusen die abfahrenden LKW durch bereits gelegte Minenfelder. Das technische Personal des JG 27 in Derna bricht erst auf, als sich bereits britische Panzer-spähwagen im Vorfeld zeigen. Bei Einnahme des Platzes von Derna finden die Engländer an der Tür der Flugleitung einen von Feldwebel Pöttgen hinterlassenen Gruß vor: *»We come back! Happy Christmas!«*

Die Angriffe der RAF gegen Maraua verstärken sich so sehr, daß die Deutschen auch diesen Platz räumen müssen. Die Maschinen verlegen nach Got et Bersis. Am Vormittag des 20. Dezember sitzen die Flugzeugführer am Platzrand, als plötzlich mehrere Kampfflugzeuge das Feld überfliegen. Marseille rennt zu seiner Maschine, dicht hinter ihm her Pöttgen. Beim Ankurbeln der Messerschmitt sieht Pöttgen, wie die Engländer in der Sonne kehrtmachen und genau den Platz ansteuern.

»Raus!« brüllt er, und dann laufen die beiden Flieger so schnell sie können in die Wüste hinein. Nach dem Angriff zeigt man Marseille den riesigen Splitter, der in die Kabine seiner Bf 109 gedrungen ist.

Zwei Kampfflugzeuge der französischen Lorrain-Squadron und zwei Curtiss verliert der Gegner an jenem Vormittag, und das Abschlußkonto von Schulz erhöht sich um weitere zwei Maschinen.

Das Geschwader verlegt nun zurück nach Magrun, südlich von Bengasi, wobei die Bodenkolonnen der Gefahr englischer Angriffe ausgesetzt sind, denn der Gegner stößt aus der Wüste vor, um den Rückweg der Deutschen abzuschneiden.

In Bengasi selbst sieht es sehr wüst aus. Verlassene und zerstörte Häuser, plündernde Araber, durchziehende Truppen kennzeichnen die Stadt. Hinter Bengasi auf der Via Balbia steht Rommel und ordnet höchstpersönlich das Verkehrsgewühl.

Englische Luftstreitkräfte, die am 18. Dezember Gazala belegen und am 20. bis Mechili vorziehen, greifen pausenlos an. Bomben- und Tief-fliegereinsätze wechseln sich ab. Schießend jagen die gegnerischen Maschinen über Magrun hinweg. Gegen 11 Uhr erfolgt ein britischer Anflug aus der Sonne heraus. Leutnant Sinner springt in eine freie Messerschmitt und startet. Die Curtiss beschießen ihn heftig, aber erfolglos und entziehen sich dann dem Kampf, indem sie in eine Wolkenbank verschwinden. Kurz darauf fallen 15 Transporter mit Bf-110-Begleitschutz von See her kommend in Magrun ein. Ihre Landung vollzieht sich reibungslos.

Von Magrun geht es nach Arco Philenorum, die Maschinen verlegen von dort gleich nach Syrte weiter. Syrte liegt 1040 km von Gazala, dem ersten Einsatzplatz des JG 27, entfernt. Während der Verlegungsflüge kommt es zu einem Gefecht mit den Engländern, die Feldwebel Wassermann von der III. Gruppe tödlich abschießen.

In diesen Tagen erleiden auch die Engländer Verluste. Am 21. Dezember holt Börngen eine Blenheim herunter, am 23. besiegen Homuth, Franzisket und Remmer zwei Beaufighter und zwei Maryland, und am 24. ist es Leutnant Nietzsche, der zwei weitere Beaufighter abschießt.

Nicht unbeteiligt an diesen Erfolgen ist der Funkhorchdienst des Geschwaders, dem der englische Funkchiffre bekanntgeworden ist. So gelingt es jetzt, Einsatzbefehle der Gegenseite rasch zu entschlüsseln und auszuwerten.

Kurz nachdem die Bodenkolonnen Magrun verlassen, liegt die Rückzugstraße bereits unter englischem Artilleriefeuer. Und immer wieder kommen die Tiefflieger.

Agedabia ist erreicht. Weiter ziehen die zurückflutenden Kolonnen der Deutschen. Die Brega-Stellung wird passiert. Da hier der Stoß der

Britten aufgehalten werden soll, baut das Afrikakorps diese Stellung eifrig aus. Sie reicht 120 km in die Wüste bis zur Oase Marada hinein. Das auf einem Hügel gelegene Agheila bietet den Anblick einer wirklichen Festung mit Panzergräben, Stellungen und viel Stacheldraht. Alles hofft, daß es Rommel hier gelingen würde, die englische Offensive zum Stoppen zu bringen.

In Syrte kann das Geschwader endlich seine Zelte aufschlagen, zum ersten Mal schlafen die erschöpften Männer wieder ungestört. Syrte wird zum Sammel- und Auffangplatz des gesamten Geschwaders. Die Landschaft bietet viel Abwechslung für das Auge im Gegensatz zu Gazala oder vielen anderen Stationen. Auf einem mit zahlreichen Palmen, Plantagen und Buschgruppen bewachsenen Hügel liegt der eigentliche Ort, und von hier hat man einen herrlichen Rundblick auf das Meer und die Wüste. Endlich könnten sich die Männer einmal wieder wohlfühlen, wenn nicht der Garbi wäre, jener stetige Wind, der die Menschen ruhelos und nervös macht. Der Garbi kommt vom Norden und ist für die Soldaten eine Quelle ständiger Ungemütlichkeit.

Am Weihnachtstage 1941 fliegt das JG 27 mit nicht mehr als sechs einsatzfähigen Maschinen (von seinen 120!) freie Jagd im Raum Agedabia. Eine weitere Messerschmitt ist zum Aufklärungsschutz eingesetzt. Es kommt an diesem 24. Dezember zu einem Luftkampf mit etwa 40 britischen Jagdflugzeugen. Dabei schießt eine Curtiss den Kapitän der 9. Staffel, Oberleutnant Graf Kageneck, ab. Sie zieht aus einem Abwehrkreis plötzlich steil hoch und trifft von unten aus ziemlich weiter Entfernung die Kabine von Kagenecks Messerschmitt. Der Staffelführer kann noch landen und wird sofort in das Lazarett nach Neapel überführt. Hier verstirbt Kageneck am 12. Januar 1942 infolge seiner furchtbaren Unterleibsverletzung. Er hat 67 Luftsiege erringen können.

Den Heiligen Abend feiert das JG 27 an vielen Orten verstreut. Die Masse der Bodenteile in Syrte, ein anderer Teil in Arco, Küchenwagen irgendwo dazwischen auf der Via Balbia, ein Schwarm auf Kreta, Urlauber in Athen, zahlreiche Kommandos, der Hauptteil der III. Gruppe und des Geschwaderstabes stationiert zwischen Döberitz und Bari.

Dank günstiger Möglichkeiten gestaltet sich das Weihnachtsfest in Syrte recht stimmungsvoll, zumal einige Ju 52 eine Anzahl von Kisten herüberbringen, die dann neben der Post auch Nüsse, Kekse, Schokolade, Spirituosen und Rauchwaren beinhalten.

Dagegen verbringen die Kommandos in Arco eine schlichte Front-

weihnacht. Zwar sind auch für sie einige Gaben bereitgestellt, darunter sogar mehrere hundert Liter Wein, aber die Junkers können diese herrlichen Sachen doch nicht mitnehmen, bis auf den Wein. Und der bleibt dann obendrein vergessen am Rollfeldrand von Arco stehen. Die Stimmung ist also ziemlich gedrückt. Auch Post gibt es schon seit Wochen nicht mehr. Plötzlich setzt ein großes Hallo ein. Die Flieger trauen ihren Augen nicht, als Rommel und Kesselring in Arco erscheinen. Und sie bringen sogar Rotwein mit.

Inzwischen festigt sich die allgemeine Lage so weit, daß an den Weihnachtsfeiertagen das Geschwader nach Arco vorverlegen kann. Wieder einmal macht der Luftwaffenreisetag seinem Namen alle Ehre. Tatsächlich kommt der britische Vormarsch an der Brega-Stellung zum Halten; auch beim Gegner beginnen sich die schweren Verluste auszuwirken.

Hier in der Wüste spielen Entfernungen eine entscheidende Rolle, sie zwingen auch die bestvorbereitete Offensive eines Tages zur Atempause. Die Nachschubwege werden immer länger, und zudem müssen die Briten starke Kräfte zur Belagerung und Eroberung der eingeschlossenen Besatzungen von Bardia und Sollum abzuweichen. Und die Deutschen, zusammen mit ihren italienischen Kameraden, halten sich dort wochenlang. Erst am 2. Januar 1942 fällt Bardia, am 12. wird Sollum erobert, und der Halfaya-Paß kapituliert sogar erst am 17. Januar.

In den Dünen von Arco wächst ein großes Zeltlager, das Geschwader richtet sich wieder häuslich ein. Sogar ein Kino, der »Gloria-Palast«, entsteht. Und da sich die Engländer jetzt kaum über diesem Gebiet zeigen, benutzen die Männer diese Ruhetage zur Auffrischung. Anstrengende Wochen liegen hinter ihnen, das Leben nur zwischen Maschine und Splittergraben ist glücklicherweise erst einmal vorbei.

Um die Transportkapazität nur mit dem Notwendigsten zu belasten – sogar Postsendungen vieler Wochen erreichen nie ihr Ziel – wird das Bodenpersonal auf das unbedingt nötige Maß verringert. Die ausgesonderten Gruppen setzen sich daraufhin nach Bari in Marsch.

Benzinknappheit beeinträchtigt den Flugbetrieb in Arco ebenfalls stark, Alarmstarts bei Angriffen auf den Flugplatz sind nur in äußersten Fällen erlaubt, denn die Transporter bringen das Flugbenzin praktisch nur kanisterweise heran. So gibt es auch keine nennenswerten Einsatzerfolge zu verbuchen. Bis Jahresende schießen die Piloten des JG 27 insgesamt sechs Maschinen ab, drei Hurricane und drei Curtiss.

Unter den genannten Umständen feiert das Geschwader den Jahres-



Jochen Marseille
mit einem
Offizier der
Nahaufklärer-
staffel



Galland besucht
das JG 27
in Afrika



Gezeichnet vom afrikanischen Klima:
Rudi Sinner



Captain Driver
nach seiner Gefangennahme

Captain Driver und Franzisket



abschluß doch sehr fröhlich mit Sekt und Marsalla. Die Männer schließen Wetten ab, ob der Tommy in dieser Nacht kommen würde. Er kommt! Eine Stunde vor Mitternacht ertönt die Alarmglocke.

Die britischen Bomben fallen in der Nähe des Rollfeldes nieder, aber das macht den Männern bei der inzwischen aufgekommenen Stimmung nichts mehr aus. Sie beginnen nun sogar, mit Pistolen, Gewehren und Leuchtpistolen das Neue Jahr feierlich einzuschießen. Erst knallen nur vereinzelte Schüsse, dann aber geht rund herum eine wilde Schießerei los. Radieschen und Signalmunition in allen Farben zischen in den Himmel, Maschinengewehre mit und ohne Leuchtspur fallen ein, die 2-cm-Flak zeichnet Monogramme in die Nacht, und sogar die schwere 8,8-Batterie beteiligt sich mit einigen gewaltigen Schlägen. Selbst mit Handgranaten wird geworfen. Und das alles ohne Verletzungen und Zwischenfälle.

Bis 1.00 Uhr morgens dauert die Ballerei an. Als danach die Flieger nach Musik verlangen, ziehen Akkordeonspieler von Staffel zu Staffel. Plötzlich steht eines der Zelte in Flammen. Kurzschluß. Doch dieses Ereignis steigert nur noch den Übermut der Soldaten. In den frühen Morgenstunden bringt dann der Engländer seine Neujahrsgrüße, und im Takte des Wollenweber-Marsches ziehen die Männer in die Gräben. Ein unvergeßliches Fest, dieser Jahresanfang 1942!

Am 1. Januar belegen Jäger und Stuka den Platz von Agedabia. Von hier aus werden sich die Einsätze gegen Truppenansammlungen, Batterien und Panzerkolonnen des Gegners richten, um so den Nachhuten des Afrikakorps das Schlupfloch in der Agheila-Stellung offenhalten zu können, bis sich allmählich eine starre Front bildet.

Die jetzt in Msus stationierten englischen Jäger werden immer lästiger. Fast jeden Mittag zur gleichen Stunde erscheinen Schwärme von Hurricane über dem deutschen Platz und vollführen einen wahren Luftzirkus. Leider verbietet es die immer noch angespannte Benzinslage, derartige Vorstellungen zu stören.

Mit Beginn des Januars erscheint erstmalig ein verbessertes Muster der Curtiss, die »Kittyhawk«, am afrikanischen Himmel. Sie gehören zur 3. Australischen Squadron. Einer ihrer Piloten, Sergeant Cameron, fliegt eine solche Kittyhawk, als er am 1. Januar 1942 in Agedabia drei Bf 109 zur Landung ansetzen sieht. *»Ich ließ sie hinuntersinken und stürzte mich dann von oben auf eine, gab einen langen Feuerstoß auf sie ab und sah sie hin und her schwanken. Die anderen hatten inzwischen ihr Fahrwerk draußen, ich schlich mich an die hintere heran. Nach*

kurzem Feuerstoß senkte sich ihre Nase und schlug am Boden auf.

In den Unterlagen des JG 27 findet sich nichts über den Verlust einer Messerschmitt an diesem Tag. Anscheinend müssen die britischen Flieger keine Zeugen für ihre Luftsiege beibringen, denn Sergeant Cameron erhält den Abschluß einer Bf 109 und einer Ju 87 zuerkannt.

Dagegen bringen die Deutschen den Abschluß einer Hurricane am 1. sowie je einer Curtiss am 2. und 3. Januar mit nach Hause. Die Einsätze am 4. Januar richten sich hauptsächlich gegen Artillerie- und Flakstellungen, doch es werden hierbei nochmals zwei Curtiss zur Strecke gebracht.

Die englische Artillerie schießt sich verhältnismäßig schnell auf den Platz von Agedabia ein, nachdem zunächst das Granatfeuer immer nur den Platzrand berührt. Die Sicherheit ist wieder dahin, denn Bodenpersonal und Flugzeugführer liegen unmittelbar im Hagel der Geschosse. So bleibt nichts weiter übrig als zu starten. Ein Flugbetrieb unter diesen Umständen ist unmöglich, da sofort nach einer Landung der Jäger oder Stukas die ersten Einschläge zwischen den Maschinen aufspritzen. Bevor das Geschwader Agedabia verläßt, werden sämtliche auf dem Platz befindlichen Bruchmaschinen gesprengt.

Vorgeschobener Einsatzhafen wird nun Agheila, von wo ein aus Stukas, Jägern und Aufklärern bestehendes Nahkampfkommando den endgültigen Rückzug Rommels in die Brega-Stellung deckt. Die Rückbewegungen des Afrikakorps selbst verlaufen völlig geordnet, geschützt durch ausgedehnte Geländeverminung und hartnäckige Abwehr der Nachhut, wobei heftige Sandstürme diese Aktionen sehr begünstigen.

Überraschend meldet sich am 6. Januar Feldwebel Gereke beim Geschwader zurück, nachdem er seit zwei Tagen als vermißt gilt, sich aber nach einer Notlandung durchschlagen kann.

Sandstürme unterbinden in den nächsten Tagen wiederum jeden Flugbetrieb. Die schon in den Morgenstunden aufkommende Bewölkung läßt nichts Gutes ahnen, und allmählich zeigt sich die Sonne immer verschwommener und milchiger. Das Unwetter kündigt sich an. Kleine Windhosen tanzen aus der Wüste heran, wachsen immer mehr an, heben den Sand hoch und wirbeln ihn in die Lüfte. Die Wolken färben sich dunkelgelb, dann grau. Längst ist die Sonne verschwunden, und jetzt heißt es aufpassen. Und da ist er schon, der Ghibli! Tagelang toben sich die Naturkräfte aus, ehe dann die Sonne unvermittelt wieder herabscheint, als wäre nichts gewesen.

Wenn nun auch tagsüber Temperaturen bis 35 Grad herrschen,

empfinden das die »alten Afrikaner«, die sich in den vergangenen Monaten ihrer Einsatztätigkeit akklimatisiert haben und an die durchschnittlichen 50 bis 60 Grad gewöhnt sind, als kalt. Wenn die Funker ihren Dienst im Sendewagen aufnehmen, tragen sie unter der Uniform zwei Garnituren Unterwäsche, darüber den Pullover und Mantel und klemmen sich obendrein noch eine Wolldecke unter den Arm zum Umwickeln der Füße. Währenddessen laufen die Männer der später gekommenen Einheiten in kurzen Hosen umher und gehen schwimmen. Schon der bloße Gedanke daran erzeugt bei den »Alten« eine Gänsehaut.

Ab 7. Januar kann das Geschwader seine fliegerische Tätigkeit wieder aufnehmen und erzielt auch gleich fünf Luftsiege, zwei davon durch Homuth. Sechs weitere britische Jäger gehen am 9. Januar verloren, dabei schießen Homuth und Steinhausen je zwei Curtiss ab.

Bei einem Gefecht mit australischen Fliegern büßt der Gegner am 11. Januar drei neue Kittyhawk ein, die auf das Konto von Stahlschmidt, Körner und Schulz kommen. Dagegen verliert das JG 27 Oberleutnant Hugo Schneider, den nach neun Luftsiegen nun selbst das Jagdfliegerschicksal ereilt. Auch Leutnant Pietsch wird abgeschossen, gerät aber unversehrt in Gefangenschaft.

Leutnant Körner meldet am 13. Januar den Abschluß einer Curtiss um 14.35 Uhr bei Antelat, doch die Freude darüber ist getrübt durch das Ausbleiben von Feldwebel Otto Schulz. Keiner hat seinen Absturz miterlebt, und so gilt er als vermißt. Am nächsten Tag starten die Jagdmaschinen erneut und stoßen auf einen starken Gegner. Sieben Hurricane werden abgeschossen, davon allein sechs durch Unteroffizier Reuter, der aber unglücklicherweise keinen Luftkampfzeugen hat, und somit werden die Abschüsse vorläufig nicht bestätigt.

Das Schicksal meint es noch einmal gut. Als die Staffeln an diesem 14. Januar zum Feindflug unterwegs sind, taucht plötzlich unversehrt, aber recht mitgenommen der vermißte Schulz wieder auf, und es ist überflüssig zu erwähnen, wie herzlich der Feldwebel von seiner Einheit empfangen wird.

An den nächsten Tagen dominiert wieder der Sandsturm, der Flugbetrieb liegt erneut lahm, und die wenigen Einsätze, die doch noch angesetzt sind, können schließlich wegen der niedrig hängenden Wolken nicht durchgeführt werden. Das bringt eine ganz willkommene Verschnaufpause, welche die Flieger auf vielerlei Art auszufüllen wissen. Hierbei beweist eine Befragung der Stabskompanie der I. Gruppe, daß die Männer von Afrika mehr oder weniger die Nase voll haben.

»Entweder acht Wochen Urlaub und wieder zurück nach Afrika oder Ablösung nach Europa, mit großer Wahrscheinlichkeit nach Rußland?« Bis auf ein paar Mann stimmt alles für Europa, allerdings nach Rußland zieht es keinen, und in Afrika will auch niemand bleiben. Ein Sommer reicht, sagen sie. Doch was nützen alle Umfragen: Das Geschwader bleibt in Afrika.

Die englische Offensive fährt sich Anfang Januar immer mehr fest, ja es rollen bereits wieder deutsche Wagen- und Panzerkolonnen nach vorn, um irgendwo in Bereitstellung zu gehen.

Für die Luftstreitkräfte beider Seiten zeigt sich zu diesem Zeitpunkt folgendes Bild: Bis zum 20. Januar 1942 verliert die RAF seit Beginn ihrer Offensive 300 Flugzeuge; das JG 27 und die III./JG 53 melden insgesamt 178 Abschüsse.

Einige andere Zahlen aus offiziellen Quellen mögen beweisen, daß die Abschußziffern der deutschen Jagdflieger durchaus bestehen können. Vom 18. November bis 14. Februar betragen die Verluste der RAF in Nordafrika einschließlich Malta in der Luft und am Boden 575 Flugzeuge. Im selben Zeitraum erringt das Jagdgeschwader 27 nicht weniger als 209 Luftsiege.

MARTUBA

Ab Ende Januar 1942 schwingt das Pendel in Afrika wieder zurück. Es beginnt damit, daß Rommel am 21. mit einigen Aufklärungskräften in Richtung Agedabia vorfährt, um die Stärke und Widerstandskraft der britischen 8. Armee zu prüfen. Als erkannt wird, daß der Gegner seine Vorbereitungen und Umgruppierungen noch längst nicht abgeschlossen hat, weitet Rommel seinen Aufklärungsstoß unverzüglich in eine große Operation aus. Das Afrikakorps tritt zur Gegenoffensive an.

Diesmal sind es die englischen Flugplätze, von denen die RAF ihrerseits nun wegen Überschwemmungen und verschlammten Bodenverhältnissen nicht aufsteigen kann, zumindest den ganzen ersten Tag der deutschen Offensive nicht. Die britischen Jagdeinheiten liegen zu der Zeit in Antelat, Msus, Gazala, Benina sowie Derna, Tobruk und El Adem.

Gegen Mittag des 22. Januar schießt Leutnant Stahlschmidt eine Curtiss ab und eröffnet somit die Erfolgsserie des JG 27 während des deutschen Gegenstoßes. Am selben Abend noch besetzen deutsche

Truppen Agedabia, die vordersten Spitzen bedrohen bereits den vordersten britischen Jägerplatz Antelat, den der Gegner fluchtartig räumt.

Rommels Panzerspitzen dringen in den nächsten beiden Tagen so rasch vor, daß die Infanterieverbände nicht nachkommen. Aber die Jagdflieger sorgen für Ausgleich. Am 24. besiegt Unteroffizier Walchofer eine Hurricane, einen Tag später schießt Otto Schulz zwei weitere ab. Oberfeldwebel Schulz und Unteroffizier Monska kehren ebenfalls mit je einer Curtiss auf ihrem Abschußkonto flächenwackelnd zurück. Bald darauf müssen nun auch die englischen Jäger Msus räumen und ziehen sich nach Mechili zurück.

Die eigenen Einsätze gehen immer noch von El Agheila aus, doch der Platz liegt bereits zu weit von der Front entfernt. Jetzt sind die Deutschen wieder einmal an der Reihe, ihre fliegerischen Verbände vorzuverlegen. Agedabia, wo die Einheiten des Geschwaders am 27. Januar zunächst einfallen, ist überbelegt und sehr bombengefährdet, so daß die Messerschmitt auf den etwa 20 km in der Wüste liegenden Platz Bel Audah ausweichen. Von hier aus fliegen die Maschinen morgens nach Agedabia, führen ihre Einsätze durch und kehren abends nach Bel Audah zurück.

Es kommt in jenen Tagen wiederum zu sowohl gefährlichen als auch peinlichen Zwischenfällen. Da landet eine Messerschmitt in Agedabia und wird eingewinkt. Beim Einschwenken dreht der Flugzeugführer seine Maschine im Stand mit Motorkraft herum und berührt mit dem Sporn eine Mine. Die Bf 109 wird förmlich auseinandergerissen, doch der Pilot bleibt wie durch ein Wunder unverletzt. An einem anderen Tage sichten Leutnant Hoffmann und Feldwebel Pöttgen während eines Aufklärungsfluges etwa 500 Fahrzeuge, darunter etliche Panzer, die sich auf Agedabia zubewegen. Ob Freund oder Feind, können die beiden Flieger nicht erkennen, da die Verbände des Afrikakorps fast mehr Beutefahrzeuge als deutsche besitzen. Beim Überfliegen der Kolonnen erfolgt kein Beschuß, jedoch will ein Flugmeldeposten in der Wüste die gleichen Formationen als Gegner erkannt haben. Daraufhin kommen die Stukas. Als vom Boden aus kein Erkennungszeichen geschossen wird, greifen die Ju 87 an, wobei sie vier Panzer in Brand setzen. Und jetzt stellt es sich ganz schnell heraus, daß es sich doch um eigene Fahrzeuge handelt.

Wenige Tage später, am 1. Februar, verlegt das Geschwader nach Benina, doch ein schwerer Sandsturm zwingt einen Teil der Flugzeugführer dazu, mit ihren Maschinen nach Berca auszuweichen. Anschlie-

ßend verwandelt ein vier Tage lang anhaltender Regen die Plätze in Schlammfelder, so daß die Flugzeuge bis an die Radachsen versinken. An Flugbetrieb ist vorläufig nicht zu denken.

Schon am 5. Februar bricht ein Vorkommando mit Geräten und technischem Personal nach Martuba auf, zwei Tage darauf fallen die Flugzeuge dort ein. Wegen des akuten Fahrzeugmangels dauert es Tage, ehe die einzelnen Kommandos sich nach harten Strapazen endlich alle einfinden.

Inzwischen stößt Rommel auf der Küstenstraße über Derna vor und erreicht mit seinen Vorausabteilungen Tmimi. Durch dieses schnelle Vordringen werden die britischen Streitkräfte überrumpelt und müssen sich zurückziehen, um nicht abgeschnitten zu werden. Bei Gazala kommt Rommels Gegenstoß vorerst zum Stillstand, da die Kräfte für weitere Angriffe nicht ausreichen. Beide Seiten warten jetzt auf Verstärkung und Nachschub.

Auch die Plätze um Mechili muß die RAF aufgeben. Sie verlegt über El Adem nach Gambut. Von Martuba aus startend, schießt Leutnant Körner am 7. Februar nördlich Derna eine Blenheim ab.

Wie zuvor in Gazala, so wird sich das JG 27 nun in Martuba für mehrere Monate häuslich einrichten. Vier Plätze liegen hier nebeneinander, belegt mit Stuka, Jägern, Schlachtfliegern und italienischen Luftwaffenverbänden. Die weit ausgedehnten Zeltlager der drei Gruppen und des Geschwaderstabes des JG 27 ziehen sich in einem Wadi am Hang des Felsplateaus entlang. Es dauert nicht lange, und es entwickelt sich das alte Lagerleben wie damals in Gazala, hier allerdings in noch größerem Umfang. Zahlreiche Felsenhöhlen bieten Schutz vor englischen Bomben, und dies ist einer der vielen Vorteile, die Martuba aufweist. Das Rollfeld selbst liegt auf dem Hochplateau, mehrere hundert Meter entfernt. Gefechtsstand, Funkbuden und andere wichtige Einrichtungen sind am Rande des Plateaus in Baracken untergebracht, die sogar elektrisches Licht besitzen.

Auch landschaftlich bietet Martuba zunächst sehr viel mehr als der Wüstenplatz Gazala. Bis weit in den April hinein laben sich die Männer am Anblick einer vielfältigen Blütenpracht. Anemonen wachsen den Soldaten förmlich in die Zelte hinein. Doch mit dem Einbruch der Hitze verschwindet dieses Farbenspiel praktisch von einem Tag zum anderen. Von da ab trägt der karge Steinboden keinen einzigen Halm mehr. Einziger Unterschied zu Gazala bleibt die gute Wasserversorgung. Das Wasser wird in Röhren einem großen Hochbehälter zugeleitet und dort gespeichert.

In Martuba entdecken die Männer eine Vorliebe für Schilder. So findet man die III. Gruppe anhand dieses Schildes an der Straße: »Neu Jesau – Nach Königsberg 3000 km«, und die Namen der Staffelpatane müssen für weitere Wegweiser erhalten: »Heineckendorf 1 km« oder »Tangerdinghausen 2 km«.

Seinen berühmten Wohnwagen mit der Aufschrift »Neumanns Bunte Bühne« überläßt Hauptmann Edu Neumann jetzt dem Kommodore, Major Woldenga. Dieser Wagen verdient eine eingehende Beschreibung. Den oberen Teil der Wände des Wohnraumes im Inneren zierte ein inzwischen zur Sehenswürdigkeit gewordener gemalter Fries, der die Flugzeugführer der I. Gruppe als tausend Negerlein darstellt. Für jeden Abschluß wird ihrem Lendenschurz ein weiteres Palmblatt hinzugefügt. Unter jedem steht ein Name, bei manchen auch schon ein Kreuz. Einige sind noch nackt, es sind die Neulinge oder einer der selbstlosen Rottenflieger, während andere wieder neben einem dichten Blätterschurz noch zusätzliche Roben aus weißen Federn tragen, wobei diese Federn ebenfalls Luftsiege symbolisieren. Sie tragen die Namen wie Homuth, Franzisket, Redlich und Marseille. In Martuba greift Homuth in abgewandelter Form diese Idee auf. Seit er neuerdings einen erbeuteten britischen Wohnwagen besitzt, verschönert ihn Gruppenmaler Ständler mit dem Gemälde vieler gewaltiger Orgeln, vor denen die Flugzeugführer als Organisten sitzen. Nun kommt für jeden Abschluß eine Orgelpfeife hinzu. Hier ist es Marseilles Instrument, welches nun schon reich mit Pfeifen versehen ist, und er selbst sitzt davor, mit wild flatterndem Haar in die Tasten greifend.

Die II. Gruppe hingegen eröffnet wieder ihren »Gloria-Palast«, in dem ein für 16-mm-Filme umgebautes, erbeutetes russisches Tonfilmvorführgerät gute Dienste leistet. Im »Gloria-Palast« treffen sich die Männer aller umliegenden Einheiten, ja sogar die Panzerleute, die Infanterie und die Kanoniere der Flak kommen herüber. Die neben dem Kino befindliche Höhle dient als Zufluchtsort der Besucher bei Fliegeralarm. Manche haben dann Mundharmonikas oder Schifferklaviere dabei, und so herrscht dort unten eine Mordsstimmung, während oben die Bomben rauschen.

Ähnlich wie in Gazala erscheint auch diese Höhle als ein Paradies der Flöhe. Selbst das Anzünden von Benzin, mit dem man die Wände bespritzt, nützt nichts.

Beliebt ist die Jagd nach Schlangen, die sich haufenweise im Wadi finden. Mit Landefähnchen kann einmal der Aufenthaltsort eines besonders großen Exemplares markiert werden. Nach vielem Hin und

Her erschlängt Leutnant Stahl diese etwa 1,90 Meter lange Schlange.

Bieten Floh- und Schlangenfeldzüge nicht genug Abwechslung, geht es auf Gazellenjagd. Viele erinnern sich noch heute an den Aufbruch einiger Flugzeugführer – natürlich ist auch Marseille dabei – mit dem Ziel, einige dieser Wüstentiere zu erlegen. Mit gemischter Beute kehren sie zurück: einem Schakal und einer Taube, dazu einen zerschossenen Reifen am Auto. Leutnant Kaiser ist der einzige, der tatsächlich eine Gazelle mit nach Hause bringt.

Als sehr gute Einrichtung erweist sich das von der I. Gruppe schon 1941 aus eigener Initiative gegründete Erholungsheim in Apollonia, das nunmehr in größerem Maßstab als Stätte der Entspannung für die gesamte Luftwaffe in Afrika aufgezogen wird. Alle zwölf Tage fährt ein Wagen des Geschwaders mit etwa 20 Mann dorthin. Jede Einheit ist für sich in Häusern mit Speisesälen und Unterhaltungsräumen untergebracht. Beim ersten Rückzug sorgt ein dort als Hausältester fungierender Araber für die Sicherstellung der Polstermöbel, die er dann später bei der Rückkehr zur Freude aller aus den Verstecken in den Bergen wieder hervorholt. Mit Baden, Essen, Schlafen und Ausflügen vergehen die 12 Tage in Appolonia viel zu schnell, ehe der Wagen die Männer dann wieder nach Martuba zurückholt.

Im Februar 1942 sinkt plötzlich das Thermometer. Nach einer unangenehmen Regenzeit macht sich nun auch noch eine empfindliche Kälte bemerkbar. In der sternklaren Nacht zum 18. Februar mißt man zwei Grad unter Null, eine Temperatur, die für europäische Verhältnisse natürlich kaum erwähnenswert ist. Nicht so in Afrika, und kein Wunder, daß sich findige Bastler auf dem schnellsten Wege aus Kaniestern und Kannen Öfen zusammenbauen, die dann zwar sehr gut brennen, aber leider die Zelte rasch mit Qualm füllen.

Regelmäßig in den Abendstunden erweisen die britischen Flugzeuge ihre Reverenz, und sie erwischen ab und zu ein Zelt oder einen LKW. Verletzt wird dabei niemand, denn alles sitzt in den Felsenlöchern. Neben diesen Abendvorstellungen besuchen die Engländer später jeden Morgen Derna oder Martuba. Meistens ist es ein mit starkem Jagdschutz umgebener Boston-Verband.

Die Erlebnisse in Martuba sind vielseitig, und die Erinnerungen daran werden immer wieder wach. Da ist der Feuerwerker mit dem stattlichen roten Bart. Er trägt im Laufe der Zeit einen großen Berg Beutemunition am Platzrand zusammen und sprengt diesen gerade in dem Augenblick, als General Kesselring landet. Dieser bringt allerdings wenig Verständnis für das Begrüßungsfeuerwerk auf.

Da ist die Sache mit dem Fieseler »Storch«, der sich beim Start mit dem Sporn in einem Kabel verfährt. Der Motor läuft auf höchsten Touren und spannt das Kabel immer mehr an. Plötzlich wird die Fahrt des »Storches« abgebremst, und er bleibt trotz laufenden Motors stehen. Da dies dem Flugzeugführer sehr merkwürdig vorkommt, nimmt er das Gas heraus, worauf seine Maschine wie von Geisterhand vom Kabel nach rückwärts gezogen wird.

Da ist ferner die Geschichte mit dem Brand des Zeldes von Geschwaderadjutant Schultz. Obergefreiter Vones, der in jener Nacht auf Posten steht, schreibt in seinem Bericht: *»Ich bemerkte im Unterkunftsbereich des Geschwaderstabes einen Feuerschein. Ich lief sofort darauf zu und sah ein Zelt in hellen Flammen stehen. Nahe bei dem Zelt sah ich eine wankende Gestalt, auf die ich zulief, und erkannte, daß beide Hände starke Brandwunden aufwiesen. Ich blieb bei der Gestalt, die sich später als Hauptmann Schultz herausstellte...«* Unkontrollierbaren Gerüchten zufolge soll Schultz bei dieser Gelegenheit seinen ganzen unerledigten Papierkrieg aufgearbeitet haben.

Wenn sich weniger Ortskundige in finsterner Nacht verirren und mitunter sogar dann draußen übernachten müssen, löst das immer viel Schadenfreude bei den Nichtbetroffenen aus. Es gibt Männer, die schon den Weg zum 30 Meter entfernten Nachbarzelt verfehlen, aber ein besonderes Gaudium ist es, wenn ein Wachhabender beim Kontrollgang seine Posten nicht mehr findet.

Sehr viel Arbeit haben die Funker in Martuba, denn sie führen von hier noch einen zweiten Funkverkehr mit der Geschwadernachschubstelle in Bari auf einer stark gestörten Frequenz. Und zwischendurch geht es im Laufschrift die 200 Meter über Stock und Stein zum »Heldenkeller«, weil auf dem Platz die Bomben fallen.

Das JG 27 greift unmittelbar nach der Verlegung nach Martuba in das Kriegsgeschehen ein und kann von hier aus beachtliche Erfolge erzielen. Den Auftakt zur Jagdsaison gibt Marseille bereits schon am 8. Februar und meldet gleich vier Luftsiege. Am Morgen, vom Aufklärerschutts zurückkehrend, erhält er kurz vor der Landung die Warnung: *»Sieben Curtiss hinter Ihnen!«*

Marseille bleibt ruhig, drückt bis in Bodennähe und zieht gleichzeitig das Fahrgestell wieder ein. Dann kurvt er nach hinten weg und übersteigt Sekunden später die britische Formation, aus der er nur wenig später zwei Maschinen herausschießt. Bei den gegnerischen Flugzeugen handelt es sich um Hurricane und nicht, wie anfangs gemeldet, um Curtiss.

Gegen Mittag fliegen die Messerschmitt Stuka-Begleitschutz. Nördlich der Bomba-Bucht holt Marseille die nächsten beiden Curtiss vom Himmel. 39. und 40. Luftsieg! Damit überrundet der junge Berliner seinen Staffelpiloten, Hauptmann Homuth, der am selben Tag seinen 39. Gegner bezwingt. Mit zwei Hurricane-Abschüssen bekommt Otto Schulz den 37. Balken an das Leitwerk seiner Messerschmitt, während Oberleutnant Keller eine Doublette schießt. Mit der Curtiss, die anschließend von Leutnant Körner besiegt wird, kann das Geschwader am 8. Februar insgesamt zehn Abschüsse verbuchen, ein recht ansehnlicher Anfangserfolg.

Am nächsten Tag spielen sich die Luftkämpfe bei El Adem ab, in deren Verlauf zwei Hurricane verloren gehen. Eine davon fällt durch Homuth, der nun ebenfalls 40 Luftsiege hat. Südlich Gazala erhält Feldwebel Fuchs einen Flaktreffer und bleibt seitdem vermißt. Dazwischen nähert sich dem Platz Martuba eine einzelne Curtiss, die offenbar vom Verband abgekommen ist. Der britische Pilot setzt zweimal vergeblich zum Tiefangriff an und beschießt den Geschwaderfunkwagen, wobei es einen Toten gibt. Zufällig startet gerade Oberleutnant Düllberg, der sich dann hinter die abfliegende P 40 setzt und sie abschießt.

Da sich die Wetterverhältnisse zeitweilig bessern, nützen die Deutschen dies zur freien Jagd und zu Tiefangriffen im Raum Bir Hacheim aus. Allein die 5. Staffel vernichtet so 13 Lastwagen. Am 10. Februar schießt Kugelbauer eine Hurricane bei Gambut ab.

Die nächste Erfolgsserie eröffnet Leutnant Sinner mit einer und Marseille mit zwei Hurricane bei Tobruk am 13. Februar. Marseille gerät fast zu dicht an seinen ersten Gegner heran, so daß abplatzende Teile den Kühler seiner eigenen Maschine zerschlagen. Sofort qualmt der Motor und macht immer weniger Umdrehungen. Da die Messerschmitt glücklicherweise sehr hoch ist, kann Marseille im Gleitflug die eigenen Linien erreichen. Da sieht er etwa 1000 Meter unter sich eine zweite Hurricane, die sich zum Angriff hochschraubt. »Na warte«, denkt Marseille, »das werd ich dir versalzen«. Sofort trimmt er seine Maschine aus, stürzt sich im steilen Abschwung auf den Gegner. Diesmal genügt schon ein einziger Feuerstoß. Während der Engländer am Boden zerschellt, landet Marseille mit seiner beschädigten Maschine glatt auf einem Ausweichplatz.

Später am Tag schießt Otto Schulz wieder im Tobruker Raum zwei Curtiss ab, ein anderer Einsatz richtet sich abermals gegen Bir Hacheim. Von diesem letzten Unternehmen kehrt Unteroffizier Schmidt nicht mehr zurück und wird als vermißt eingetragen.

Am 14. Februar melden die Briten einen sensationellen Abwehrerfolg über Acroma. Aus einem Verband von 32 Feindflugzeugen schießen sie ohne eigene Ausfälle 20 ab, darunter fünf Messerschmitt, etwa ein Dutzend italienische Jäger sowie mehrere Ju 87. Da das JG 27 an diesem Tag aber nicht einen einzigen Verlust verbucht, wird es sich bei den Messerschmitt vermutlich ebenfalls um italienische Macchi-Jagdflugzeuge handeln.

Die Jagdsaison hält an. Auf der Rückkehr von einem Geleitschutz für Ju 88 am 15. Februar beobachtet Marseille aus 4000 Meter Höhe den Start englischer Jäger aus Gambut. Sofort nach Beendigung der Eskort-Mission kehrt er zurück und schießt innerhalb von drei Minuten zwei Curtiss ab. Nur einer der gegnerischen Piloten steigt aus.

Am selben Abend revanchiert sich der Gegner mit einem Angriff auf Martuba. Zwanzig britische Jagdmaschinen fegen plötzlich über den Platz, auf dem gerade die Messerschmitt gewartet werden. Schulz hechtet zu seiner Maschine, die Abdeckbleche stehen noch offen. Die Umstehenden eilen hinein, helfen Schulz beim Anlegen des Fallschirmes. Zwei Mann kurbeln den Motor an, andere schließen die Bleche. Binnen einer halben Minute ist die Messerschmitt in der Luft.

Nach zehn Minuten kommt Schulz zurück, wackelt einmal. Alles freut sich über den Abschluß. Die Maschine zieht hoch und sticht den Platz noch einmal an. Wieder wackelt Schulz mit den Flächen, kehrt abermals um und wiederholt dies noch dreimal. Fünf Abschüsse!

Mit seinen jetzt 44 Luftsiegen ist Otto Schulz reif für das Ritterkreuz, und die Staffel beschließt, ihm ein aus Blech gefertigtes, riesiges Kreuz vorab zu verleihen. Bereits am folgenden Tag bringt Kesselring persönlich das echte Ritterkreuz für den siegreichen Flugzeugführer.

Zwei Curtiss gehen am 16. Februar verloren, beide davon durch Oberleutnant Keller. Lassen wir die Australier selbst den Luftkampf Kellers schildern: »Fünf Kittyhawk sollten einige feindliche Maschinen abwehren, die sich El Adem näherten. Sechs Bf 109 wurden gejagt, doch entkamen sie infolge ihrer größeren Geschwindigkeit. Beim Rückflug wurden die Piloten der 3. Squadron vor mehreren Messerschmitt gewarnt, die sich hinter ihnen auf ihre Spur gesetzt hatten. Die Curtiss wendeten, griffen Schnauze an Schnauze an und beschädigten eine Bf 109, aber Leutnant Threlkeld wurde abgeschossen und getötet.«

In den nächsten Tagen unterbinden Regen, niedrige Wolken und Sandstürme jede Einsatzfähigkeit. Erst am 21. Februar kann das Geschwader wieder starten. Mit diesem Unternehmen leitet Leutnant Stahlschmidt seine große Pechsträhne ein, und er soll deshalb über den ersten Einsatz des Tages selbst berichten:

»Gerade als mir der Wart die Fallschirmgurte überwarf, fotografierte einer. Das verstieß gegen jede Übereinkunft, die stillschweigend auf allen Flugplätzen bestand: Vor dem Start durfte man nicht fotografiert werden. Natürlich hätte niemals einer zugegeben, aber gläubisch zu sein, aber trotzdem trug doch fast jeder einen Talisman in der Tasche, ein Amulett um den Hals oder einen bedeutungsvollen Schal unter der Bluse. Wir starteten mit sechs Maschinen nach Acroma und erreichten den befohlenen Raum in 4500 Meter. Homuth führte den Verband, Marseille eine Rotte, und ich flog mit Feldwebel Keppler die Deckungsrotte. Ich hatte die alte Adjutantenmaschine, mit der ich schon über 100 Einsätze gemacht hatte. Sie war schon ordentlich zerrupft und sehr langsam. Aber ich hing an ihr.

Plötzlich kam uns ein Pulk Curtiss entgegen. Homuth zog in einer Linkskurve stark hoch und überstieg den Gegner. Ich stieg mit, aber nicht mit Vollgas, denn ich wollte mir die Curtiss genau ansehen. So war ich bald hinten unten der letzte Mann. Die Luftlage war für mich klar, ich sah die Curtiss etwa 300 Meter unter uns hinterher steigen. Von denen droht keine Gefahr, aber da die Kameraden schon viel höher waren, wollte ich die Kurve abschneiden. Keppler überholte mich in der Außenkurve lässig mit seiner besseren Maschine. Ich sah die Curtiss 300 Meter tiefer direkt unter mir durchfliegen, ich zählte 11 Stück. Ich war völlig ruhig und summtte sogar eine Melodie, die mir seit Tagen nicht aus dem Kopf wollte. Ich stieg steil weiter, nichts Böses ahnend.

Auf einmal knallte es fürchterlich in meiner Maschine, Kanonentreffer! So etwas war ja noch nie dagewesen – verdammt, da hatte doch jemand hinter mir geschossen und ich hatte ihn nicht gesehen! Eine schöne Blamage!

Jetzt ging alles wahnsinnig schnell. Mir war klar, daß ich eine Portion Kanonentreffer erhalten hatte, also Kittyhawk. So sieht das also aus, wenn man abgeschossen wird. Meine Me lag sofort ohne Steuerbewegung auf dem Kreuz, Sprit floß von oben in die Kabine, es qualmte, und dann ging ich völlig steuerlos, in einer Art Rücktrudeln nach unten. Ich

trudelte durch die Curtiss hindurch und hörte im F. T.: »Welcher Idiot läßt sich denn hier abschießen?« Homuth!

Aber nur ruhig Blut! Ich bereitete mich auf das Abspringen vor, für mich war der Krieg aus. Ja, da auf einmal gings ja wieder! Ich war in Rückenlage und auf mein Ziehen am Knüppel sprang die Kiste an. Und dann ging es im Sturzflug mit 850 Sachen nach unten weg mit einer tollen Kühlerfahne. Erst mal weg von dem Haufen! Niemand kam nach. Die Wassertemperatur stieg, ich war noch 1000 Meter hoch. Bis zu den eigenen Linien waren es noch 100 Kilometer. Das schien ja aussichtslos, aber ich versuchte es auf Biegen und Brechen. Selbst auf die Gefahr hin, daß der kranke Motor über Wasser stehenblieb, wollte ich durch Kurs über die Gazala-Bucht abschneiden. Ich blutete leicht am linken Arm.

Ich besann mich. Ruhig, ruhig, konzentrieren, denn jetzt kommt es darauf an. Zündung aus, Zündung ein. Ich stieg mit der restlichen Fahrt und laufendem Motor so weit es ging. Bei 100 Grad fing es an zu stinken und zu schütteln. Ich hatte etwa 300 Meter gewonnen. Jetzt Zündung aus und langsam gleiten, Landeklappen auf 20 Grad raus. Der Quirl dreht sich noch, also die Zündung rein. Die Temperatur stieg bis zum Anschlag auf 160 Grad. Ich war über Wasser und verlor langsam Höhe. Bei dieser Hitze mußte der Motor bald stehenbleiben, die Öltemperatur hielt sich. Jetzt lag vor mir die kleine Insel in der Gazala-Bucht, Höhe noch 500 Meter. Der Motor mußte jetzt schon 200 Grad haben. Es stank und qualmte immer mehr. Ob ich das Stück von der Insel zur Küste und die Notlandung noch schaffe? Egal, der Motor ist sowieso hin, jetzt nicht mehr geschont. Zündung raus, Zündung rein, auch wenn ich nur noch 200 Meter über Wasser war. Von den Pedalen her kam beißender Qualm, irgendwo brannte es. Ich setzte die Atemmaske auf. Da war ich schon über Land. Vielleicht schaffe ich es noch bis Tmimi? Aber nein, da war schon die Straße, nun ging es beim besten Willen nicht mehr. Ich zog den Schnapper für die Festschnallgurte. Ja, wohin denn nun? Schon zu spät. Der Qualm in der Maschine nahm mir die Sicht. Ich war noch 20 Meter hoch. Aus den Seitenfenstern konnte ich schemenhaft einige Lastwagen, die ausgebrannt waren, erkennen. Das fehlt noch, in solch ein Ding reinzusausen. Ziehen half nicht mehr, die Fahrt war zu wenig, die Maschine fiel durch. Trotz Vollgas zog der Motor nicht mehr. Kabine weg und schon knallt es. Im selben Moment schlugen von den Pedalen her Flammen in die Kabine. Ich schnallte mich los und stand noch im Rutschen bereits auf dem Sitz. Dann sofort raus und weg von der Maschine.

Nach 50 Metern drehte ich mich um. Ich mußte doch meinen Fall-

schirm und die F. T. Haube retten. Die Maschine brannte ja gar nicht so schlimm. Ich merkte jetzt erst, daß meine Augenbrauen versengt und die Hände angebrannt waren. Fallschirm raus, F. T. Haube dazu und erst mal wieder 50 Meter weg. Es brannte immer mehr. Wieder hin, Gepäckraum ausgeräumt und weg. Noch einmal hin, was gab es jetzt noch zu bergen? Leuchtpistole und Revi. Während die Flammen in die Kabine schlugen, schraubte ich das Revi heraus, zwischen die Flammen greifend. Vorne explodierte die Munition. Nun aber weg, ich hatte gerettet, was zu retten war. Dann fand ich zufällig zwei Schaufeln, mit denen ich versuchte, den Brand zu ersticken. Aber der Boden war hart, und der Brand war nicht zu erreichen, der war vorn im Motor unter den Abdeckblechen. Wo waren denn eigentlich die Treffer? Von hinten war keiner reingekommen; von wo hatte der denn nur geschossen? – Da liegt sie nun, meine gute alte Kiste, zerschunden, brennend, mit verbogenen Latten.

Nun begann ich mich zu wundern, daß noch immer kein Mensch zu sehen war. Ich glaubte mich sicher auf eigenem Gebiet. Ich schleppte die geretteten Sachen in großem Bogen um die puffende und krachende Maschine an die nahe Straße. Aber es kam kein Auto, alles war wie ausgestorben. Merkwürdig. Ich war doch nicht in der Wüste, sondern direkt an der Straße! Da pfiff etwas durch die Luft, Einschlag – Artillerie! Wieder ein Einschlag, aber nicht sehr nahe. Freundlich konnte das aber nicht gemeint sein, also war ich doch nicht auf eigenem Gebiet. Vorsicht, Vorsicht!

Ich verzog mich mit meinen Sachen 300 Meter weiter in ein Wadi mit Büschen und versteckte mich dort. Dann kamen deutsche Maschinen vom Einsatz zurück, aber keiner kam runter, um mal nachzusehen. Dann flog der Tank meiner Maschine mit einer großen Explosion in die Luft.

Warten hatte keinen Wert, also machte ich mich auf die Socken. Ich war nur mit Hemd und Hose bekleidet und trug eine Leuchtpistole und einen Spaten. Bald darauf sah ich aus Westen kommend südlich der Straße zwei Leute auftauchen, die Ferngläser trugen. Tommies konnten das eigentlich nicht sein, aber trotzdem Vorsicht! Voll Spannung gingen wir aufeinander zu. »Seid Ihr Deutsche?« – »Ja!« Mir fiel ein Stein vom Herzen. »Wo bin ich denn jetzt hier?« »Im Niemandsland; die Engländer sind nicht weit weg. Drüben stehen ihre Spähwagen und schießen. Bis zu den eigenen Linien sind es zwei Kilometer!«

Ich überredete die beiden, mit mir zurückzugehen und die Sachen zu holen. In der Ferne sahen wir schon einen größeren Spähtrupp auf

meine Maschine zukommen. Jetzt aber weg. Die beiden Landser führten mich sicher durch die eigenen Minenfelder. Bei der ersten Panzerjägerstellung verschenkte ich erst einmal meine Notverpflegung. Abends um 6.00 Uhr war ich wieder in Martuba und meldete mich bei Hauptmann Homuth zurück. Nun erfuhr ich auch, wie es passiert war. Eine von den Kittyhawks war auf einmal senkrecht hochgezogen und hatte geschossen. Homuth und Marseille sagten, daß es gerade märchenhaft gewesen sei, daß er mich getroffen hätte. Man sah nur, wie es bei mir splitterte, und glaubte zuerst, daß es Keppler sei, weil ich ja als letzter flog. Und als man mich durch den Curtiss-Pulk steuerlos abtrudeln sah, hatte man mich aufgegeben. Ich hatte eine großer Kühlerfahne, ein Fahrwerksbein war herausgeflogen. Man konnte meinen Absturz aber nicht weiter verfolgen, weil es gleich Luftkampf gab, bei dem Marseille zwei und Homuth eine Curtiss abschossen. Homuth meldet mich dann als tot. Man hatte nach den Beobachtungen geglaubt, daß ich in der Kabine getroffen worden sei, denn Graf Kagen-eck war auch durch Beschuß von unten schrecklich verwundet worden.

Ich war froh, daß mir selbst Homuth keine Schuld gab, der sonst einen sehr strengen Maßstab anlegte. Da mir der Schreck noch in den Knochen steckte, sollte ich einige Tage nicht fliegen, aber ich meldete doch »Alles in Ordnung«, obwohl ich mich nicht wohl fühlte. Aber Homuth ließ mich drei Tage lang nicht fliegen. Scherzhafterweise schob ich die Sache auf das Fotografiertwerden kurz vor dem Start.«

Die Gegner an jenem Tag sind wieder einmal die Curtiss der 112. Squadron unter Clive Caldwell. Er selbst sowie ein weiterer Pilot dieser Einheit melden je einen Abschuß, so daß also einer von ihnen Stahl-schmidt erwischt haben muß.

Nach Tiefangriffen deutscher Jagdflugzeuge gegen Verkehrsziele bei Sidi Barrani und Marsa Matruk am 22. Februar, kommen tags darauf die Briten wieder zum Zuge. Zehn Bomber, von Curtiss eskortiert, greifen am Nachmittag Panzerbereitstellungen bei Um Er Rzem an. Noch kurz vor dem Bombenwurf erscheinen Maschinen des JG 27 und können die gegnerischen Boston zum Abdrehen zwingen, nachdem diese sich ihrer Bomben im Notwurf entledigen. Leutnant Sinner, in Begleitung von Feldwebel Albers fliegend, greift den Begleitschutz an. Obwohl nur eines seiner Bordmaschinengewehre funktioniert, schießt Sinner eine Curtiss ab und beschädigt eine zweite. Drei weitere Curtiss gehen bei anderen Einsätzen durch die III. Gruppe verloren, und bei Sidi Barrani kann Feldwebel Gromotka noch eine Blenheim vernichten.

Ein aufregendes Ereignis spielt sich am 24. Februar nach 21.00 Uhr

ab. Außerhalb des Flugplatzes zerreißen in Abständen plötzlich zwei starke Detonationen die Stille, grelle Stichflammen zischen in die Höhe. Man glaubt zunächst an Zeitzünderbomben, die der Engländer bei seinem Angriff die Nacht zuvor abgeworfen haben konnte. Einer der Wachposten berichtet dann: *»Nach weiteren sieben Minuten erfolgte die dritte Detonation mit äußerst starker Luftdruckwirkung in der Nähe. Nach dem Aufblitzen beobachtete ich einen kleinen Feuerchein an einem Flugzeug und gleich darauf dasselbe an einer zweiten Maschine. Ich lief sofort hin, erkannte auf halbem Wege, daß die Messerschmitt brannten, kehrte um und holte einen Feuerlöscher.«*

Die Posten haben am Liegeplatz keine verdächtigen Personen bemerkt. Sofort werden alle Gruppen alarmiert, und es beginnt eine große Suche. Gefunden wird nichts. Doch steht es nun fest, daß die Nachtgespenster wieder einmal zugeschlagen haben.

Die nächsten Tage sind wiederum mit Tiefangriffen ausgefüllt, die sich gegen Wasserstelle und Zeltlager von Gazala richten und sich später auch auf den Flugplatz Gambut ausdehnen. Am 27. werden fünf Curtiss am Boden in Brand geschossen und bei Acroma eine Wagenkolonne angegriffen. Bei Gambut sieht Hauptmann Gerlitz am Morgen eine Wellington, die er kurz darauf abschießen kann. Als dann plötzlich eine Hurricane auftaucht, besiegt Gerlitz nach kurzem Kampf auch sie. Die III. Gruppe meldet unterdessen zwei Luftsiege, und auch die I. bleibt nicht untätig. Wieder ist es Homuth, der eine Curtiss zu Boden schickt, und Marseille, der um die Mittagszeit zwei weitere Curtiss als abgeschossen verbuchen kann. Damit hat der junge Marseille jetzt 52 Luftsiege.

Deutscherseits geraten am 27. Februar Unteroffizier Lenz und Leutnant Sirc südlich Tobruk in britische Gefangenschaft, Leutnant Stahlschmidt gilt wieder als vermißt. Dies ist nun das zweite Mal innerhalb weniger Tage, und auch diesmal kehrt er wieder zurück, um seine Erlebnisse zu schildern:

»Nach dreitägiger Schonung durfte ich nachmittags einen Begleitschutz für einen Aufklärer in Rotte mit Feldwebel Keppler fliegen. Bei Bir Hacheim stand eine hohe Staubwand in der Luft, die Sicht war so schlecht, daß man nur senkrecht nach unten etwas sehen konnte. Auf einmal hatte ich den Aufklärer beim Hinterschneiden verloren und fand ihn trotz angestrengten Suchens nicht mehr. Über Hacheim wollte ich etwa fünfzig Minuten warten und dann heimfliegen. Ich flog einige Biegen, da sah ich unter mir eine Ansammlung von etwa 400 Fahrzeugen, die sich gut eingegraben hatten. Ich ging noch tiefer. Von Gobi



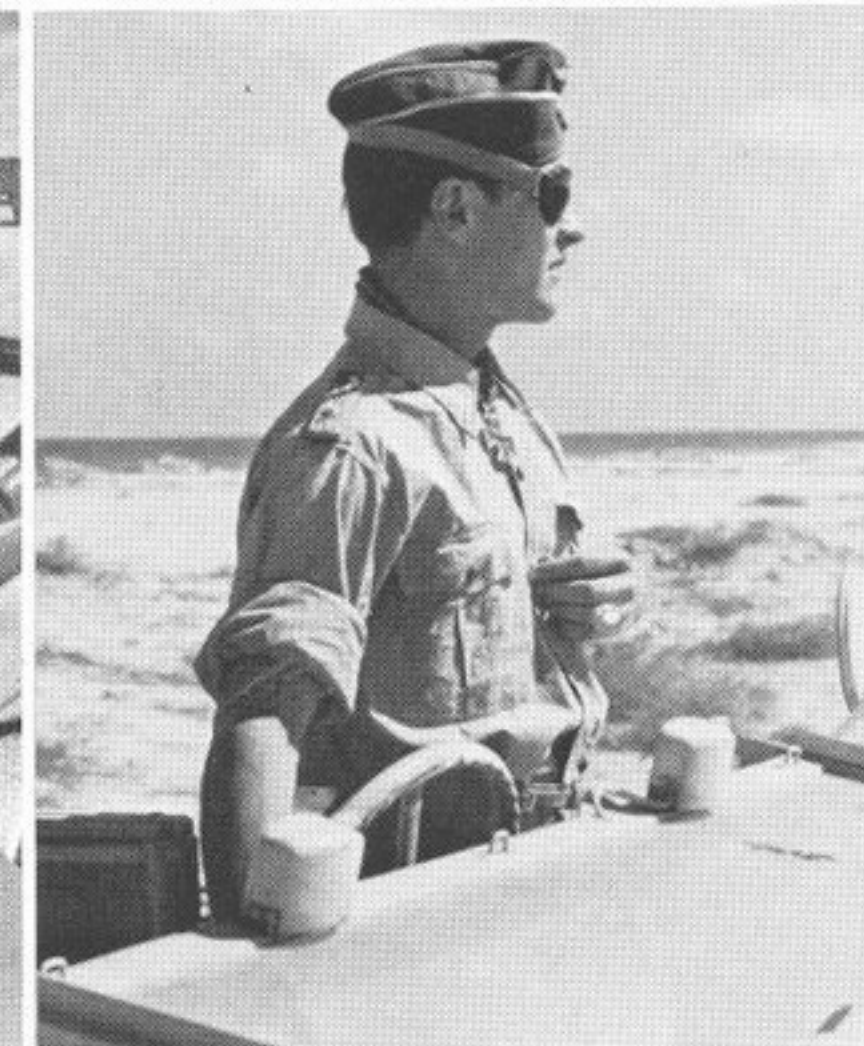
Gerhard Homuth in Martuba 1942 (links)



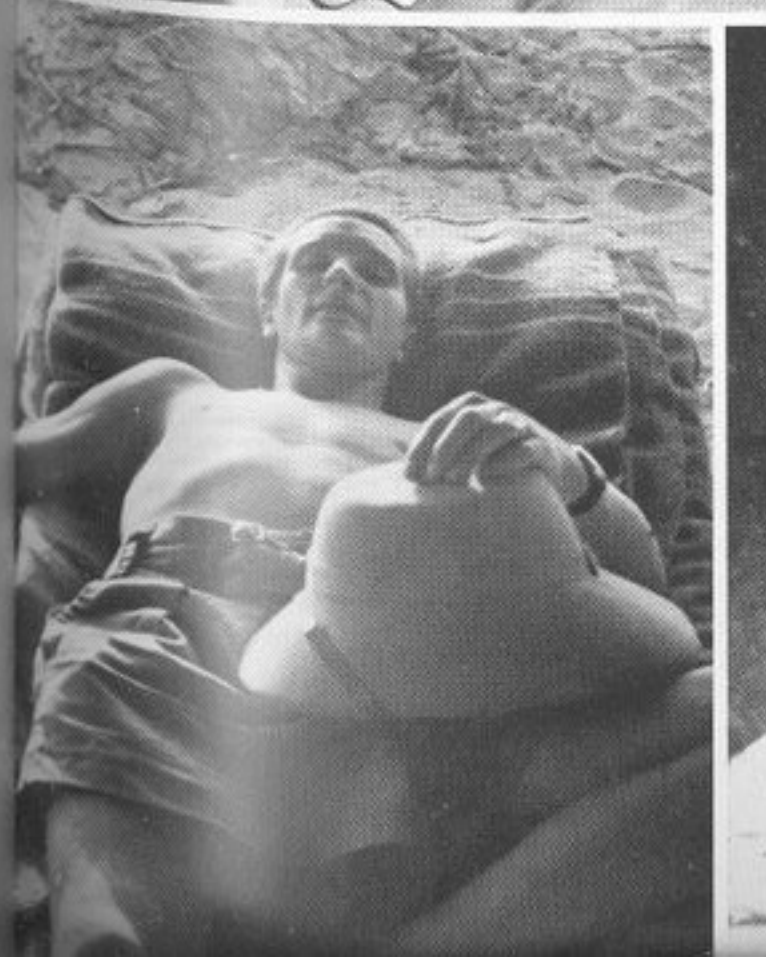
Hans Remmer (rechts)



Hans Remmer in seiner Maschine (Mitte links)



Jochen Marseille bei einem Jagdausflug (Mitte rechts)



Jochen Marseille hält Siesta (unten links)



Das Gespann Marseille/Rainer Pöttgen (unten rechts)

Hptm. Homuth (links)
und Olt. Marseille
nach einem Feindflug



Jochen Marseille
auf orientalisch



her kam in einer dichten Staubwolke eine weitere Kolonne von 100 Kraftwagen.

Was sollte ich tun? Ich war unentschlossen, daran merkte ich, daß ich den Schreck von der vorigen Notlandung noch in den Knochen hatte. Statt nun mit Rasanz hinunter und ran zu gehen, schraubte ich mich langsam von hinten heran. Der starke Wind wehte mir den Staub der fahrenden Kolonne entgegen. Ich konnte nichts vor mir erkennen und flog daher in zehn Meter über den Laden, ohne zu schießen. Einmal jedoch schoß ich kurz in das große Fahrzeuglager, gab es dann aber auf. Keppler machte unterdessen noch eifrig Tiefangriffe. Da ging ich nochmal ganz tief runter, um mir die Leute ganz genau anzusehen. Ich flog tief neben einem offenen Wagen her, aus dem Soldaten heraus sprangen. Sie hatten komische grüne Uniformen an, und ich gab deshalb an Keppler den Befehl: »Nicht mehr schießen, das sind Italiener!«

Ich hatte vor, meine notgelandete Maschine von oben zu besehen und die Pak-Stellung, die mich damals aufgenommen hatte, anzuwackeln. Wir mußten uns beeilen, denn wir waren schon über eine Stunde in der Luft. Ich zog auf 50 Meter, um besser sehen zu können, und bekam auf einmal Flak von links. Sofort ging ich wieder ganz an den Boden heran. Tief huschte ich über ein anderes Wagenlager hinweg, das plötzlich vor mir auftauchte. Dann sah ich, daß die Scheibe verölte und brandiger Geruch die Kabine durchzog. Plötzlich sprang der Motor auf höchste Leistung, ich nahm Gas zurück – dann war es aus. Der Motor reagierte nicht mehr auf Gasgeben, es roch nach verbranntem Öl, und blauer Dunst erfüllte die Kabine. »Keppler, ich habe Motorschaden!«

Notlandung mitten über dem Lager, auf allen Seiten waren Lastwagen – ich zog ein wenig hoch, Kabine weg, links um und möglichst weit nach Westen, Gurte fest angezogen – das mußte ja splintern, denn überall standen Fahrzeuge! Landeklappen noch etwas raus, durchziehen, Schnauze hoch. Bums, da saß ich auf einem Wagen drauf! Dann Aufschlag auf dem Boden, kurz gerutscht, die Linke schuttsuchend nach vorne gestemmt – und dann brummte ich mit 100 km/h in einen stehenden Lastwagen hinein. Der hielt das nicht aus und brach restlos zusammen. Mir war nichts passiert, nicht eine Schramme hatte ich, als ich aus der Maschine sprang. Leute in in graugrünen Uniformen kamen gelaufen. »Italiano?« Sie sprangen mich an wie wilde Affen.

»Italiano? Nix – nix Italiano! Polski!!« Und schon hatte ich einen Kolbenschlag im Kreuz. Ich kam gar nicht recht zur Besinnung, schließlich war diese Notlandung ja auch keine Kleinigkeit gewesen. Vier Mann hielten mich an jedem Arm fest und führten mich ab. Etwa

hundert Mann umringten uns und schlugen mit Gewehrkolben und anderen harten Gegenständen auf mich ein, auf den Hinterkopf, Fußtritte in die Kniekehlen, dazu hielten mich die vier Mann so fest, daß ich den Tritten und Schlägen nicht ausweichen konnte.

Nach einigen hundert Metern wurde ich in eine Vertiefung in der Erde gestoßen. Eine Stimme sagte in gebrochenem Deutsch: »Setzen Sie sich!«

Ich blieb aber mit dem Rücken zu einer felsigen Wand stehen, denn draußen hatte eine große Knallerei begonnen. Dann sah ich auch, wem das galt. Über uns huschte gerade Keppler mit seiner Me 109 dahin, der sicher noch sehen wollte, was mit mir geschah. Als er weg war, hörte die Schießerei auf. Dann wurde ich in einen Unterstand geführt. Er war sehr eng, es stand nur ein Tisch drin, mit Skatkarten und einem Telefon drauf. Draußen im Durchgang drängte sich die Menge grölend und mit Fäusten und Knüppeln drohend. Das war zwar ein beängstigendes Bild, aber ich hatte es ja jetzt gut im Vergleich zu der Lage vor wenigen Minuten. Die Polen in dem Unterstand telefonierten. Ich fragte jetzt den deutsch sprechenden Polen, was mit mir geschehen würde. »Fragen Sie nicht, schweigen Sie!«

Dann kam ein Offizier. Er sah ganz gut aus, war mittelgroß, hatte einen Kahlkopf und trug ein Einglas. Über den Dolmetscher richtete er einige Fragen an mich nach Namen, Erkennungsmarke, Feldpostnummer und ob ich Offizier sei. Auf die letzte Frage blieb ich ihm die Antwort schuldig, ich wußte ja nicht, wie sie sich auswirken könnte. Dann ließ er mich auffordern, alle Sachen abzugeben, man wolle mich aber nicht untersuchen. Ich stellte nunmehr fest, daß meine Taschen schon vorher bei der Prügelei geleert worden waren, nur in der Vordertasche der Hose war noch etwas drin. Ich gab Karte, Erkennungsmarke, etwas unbeschriebenes Papier und einen kindlichen Brief von einem kleinen Mädchen aus Duisburg ab. Als ich mich weigerte, die Fragen nach Einheit usw. zu beantworten, brach der Offizier das Verhör ab und forderte mich auf, ihm zu folgen. Draußen wurde noch immer tierischer Krach gemacht.

Der Offizier bahnte sich durch die tobende Menge seinen Weg. Ich ging dicht hinter ihm, und als ich mich vorbeugte, um durch die niedrige Tür zu gehen, bekam ich gleich einen fürchterlichen Schlag auf den Hinterkopf. Wieder Schläge und Tritte wie vorhin, ich war ganz benommen. Der Offizier ging voraus und schien nichts zu sehen. Ich hatte eine Mordsangst und hielt mich dicht an ihn. Er ging zu einem kleinen Lastwagen, ich sollte mich hinten drauf setzen. Ich beeilte

mich, dieser Aufforderung nachzukommen. Vier Mann stiegen nach und setzten sich mit gezogenen Pistolen um mich herum. Der Wagen war umringt von einer kochenden Menschentraube, die mit Steinen, Gewehren und Knüppeln drohte. Einer langte durch das Fenster der Stoffplane und zog und zerrte sinnlos an meinem Ärmel. Die Polen hingen wie die Kletten an dem Wagen und hinderten ihn am Losfahren. Endlich setzte er sich langsam in Bewegung. Die kurze Fahrt war sehr unangenehm, da meine Bewacher die Läufe ihrer Pistolen auf mich richteten und ich dauernd in Angst war, daß eine mal aus Versehen losgehen könnte.

An einem Gefechtsstandwagen machten wir halt. Vor ihm standen mehrere Leute und fotografierten mich. Ein polnischer Offizier grüßte, ich erwiderte. Ein Offizier verhörte mich in deutscher Sprache. Die Frage nach der Einheit beantwortete ich wieder nicht. Ich fragte dann, was mit mir geschehen, ob ich erschossen werden würde. Ein bebrillter Offizier, der in der Wagentür stand, antwortete:

»Nein, Sie werden nicht erschossen. Wir sind ja Polen. Die deutschen Offiziere haben ja im Polenkrieg die polnischen Soldaten und Gefangenen erschossen!« Ich erwiderte: »Das ist nicht wahr! Wehrlose Polen bestimmt nicht!« »Ja, doch, eben gerade wehrlose Polen!«

Ich gab jeden Widerspruch auf. Dann mußte ich auf einen anderen Wagen umsteigen und bekam zwei Mann zur Bewachung, die aber einen friedlichen Eindruck machten. Die Fahrt nach Osten ging etwa eine Stunde durch das nie endenwollende Lager. Während dieser Fahrt kam ich zum erstenmal richtig zur Besinnung. Ich suchte jetzt eine Unterhaltung, zu meiner eigenen Beruhigung. Einer der Polen sprach gebrochen deutsch. Ich fragte ihn, ob er verheiratet sei, er fragte zurück, wie alt ich bin. »Warum sind die Polen denn so böse?« »Ja, das ist doch klar! Sie haben heute übrigens einen guten Tag erwischt. Vor vier Tagen waren vier Mann von einem Bombenflugzeug da, denen ist es noch viel schlechter ergangen!«

Ich erfuhr dann, daß ich zur Division gebracht wurde. Dann sprachen wir noch etwas über den Krieg, bis das Gespräch einschlief. Langsam kam mir der Gedanke an die Flucht. Langsam, nur ruhig, keine Überstürzung, die beste Gelegenheit abwarten! Ich mußte in der Nähe von Gazala sein, in Frontnähe. Das müßte man doch schaffen können! Die Flucht mußte jedenfalls geschehen, bevor man mich zu weit nach hinten bringen konnte. Ich verfolgte anhand des Sonnenstandes jede Fahrbewegung des Autos und versuchte mir die Richtung einzuprägen. Donnerwetter, plötzlich, merkte ich, daß sich unter dem Rock in der

Hemdtasche etwas spannte. Da war ja noch mein Marschkompaß von der vorigen Notlandung! Nur nichts anmerken lassen!

Dann hielt der Wagen wieder neben anderen Fahrzeugen. Es wurde englisch gesprochen. Gott sei Dank, Engländer, ich atmete auf. Die Engländer waren große, breitschultrige Kerle. Einer dieser Mordsbrocken, er konnte vor Kraft kaum gehen, kam lächelnd auf mich zu und sagte auf deutsch: »Komm, gehen wir mal zum Alten!«

Ich mußte über diese herzlichen deutschen Worte schallend lachen, sie waren Balsam für mich. Ich fragte gleich, woher er denn deutsch könne. »Ich bin Südafrikaner, wir können fast alle deutsch sprechen.« »Sie sind aber doch Engländer?« »Nein, ich bin Afrikaner.«

Das war also nicht dasselbe. Wir gingen zu einem kleinen Dodge, wo ich zwischen dem Fahrer und dem Afrikaner Platz nehmen durfte. Da die Sonne bereits untergegangen war, konnte ich die Richtung der Fahrt nicht mehr erkennen. Es entwickelte sich eine nette, harmlose Unterhaltung. Der Fahrer sagte, die deutsche Luftwaffe wäre heute wieder einmal ganz toll, sie müßten seit morgens dauernd laufen. Als das Gespräch auf den Krieg kam, sagte der gemütliche Große in seinem guten Konversationsdeutsch:

»Wie das einmal ausgeht, können wir alle nicht wissen. Ihr Deutsche wißt nicht, wie sich der Kriegseintritt Amerikas auswirken wird, und wir nicht, wie der Japans. Und was sollen wir darüber diskutieren, wir werden uns ja doch nicht einig.«

Er hatte bei Deutschen in Südafrika gearbeitet. Ich fragte ihn, was er von den Deutschen dort unten hielte. »Die Deutschen sind feine Kerle – wenn nur die Nazis nicht wären!«

Dann war die Fahrt zu Ende. Ich hatte bis dahin gar nicht gemerkt, daß der Wagen mit den Polen gefolgt war. Mein Afrikaner meldete einem Captain, daß der Gefangene da sei. Der würdigte mich keines Blickes und ging vor zu einem anderen Fahrzeug, wobei er die Unterhaltung zwischen mir und meiner Wache verbot.

Ich mußte dann den Gefechtswagen besteigen, der von ein paar Lampen erhellt war. Ein polnischer und ein englischer Offizier nahmen mich nun mit Hilfe eines Dolmetschers in ein zweistündiges Kreuzverhör.

Es begann mit den Fragen nach Name, Alter, Erkennungsmarke, Feldpostnummer und Einheit. Hier verweigerte ich die Antwort.

»Ich bin deutscher Offizier.«

»Das hat nichts mehr zu sagen. Sie sind jetzt Kriegsgefangener und müssen aussagen.«

»Gerade jetzt gilt das, ich habe ja meinen Eid geschworen.«

»Auch der Eid gilt nichts mehr. Sie sind jetzt Kriegsgefangener. Also, los, von welcher Einheit sind Sie?«

Ich schwieg und verlangte meine Auszeichnungen zurück.

»Die bekommen Sie nicht wieder!«

Ich ärgerte mich und wurde allmählich frech.

»Als Offizier müßten Sie doch verstehen, daß ich keine Aussagen machen kann.«

Ich wurde stur und beantwortete alle Fragen mit »Ich weiß es nicht« oder »Das sage ich nicht.«

Der Captain stellte eine Frage nach der anderen.

»Was für einen Auftrag hatten Sie? Warum mußten Sie notlanden? Wie viele Flugzeuge haben Sie verloren? Wo liegen Ihre Staffeln? Wer ist Ihr Kommandeur? Wo sind die deutschen Panzer?« usw.

Schließlich platzte ihm der Kragen.

»Sind Sie doch nicht so kindisch! Wenn Sie nichts sagen wollen, übergebe ich Sie wieder den Polen. Draußen stehen ja noch welche, die bringen Sie schon zum Antworten!«

Der Schreck fuhr mir in die Glieder. Nur das nicht! Ich beschloß, ihm von jetzt an beruhigende, nichtssagende Antworten zu geben, als ob ich eingeschüchtert sei. Es ging wieder von vorn los.

»Ich hatte den Auftrag, englische Flugzeuge abzuschießen.«

Fragen nach der Maschine, Bewaffnung usw. beantwortete ich bereitwillig, die war ja sowieso in ihrer Hand. Er wollte unbedingt wissen, ob ich bei Hacheim Aufklärung geflogen hatte. Was bedeuteten die zehn Striche am Leitwerk? Wer sind Ihre Vorgesetzten und wie heißen Ihre Kameraden?

Hier tischte ich ihm eine ganze Reihe von Namen auf, vom Schützen Pumpelmus bis zum Koch der 3. Staffel. Die meisten Fragen hätte ich ohnehin nicht beantworten können, da sie das Afrikakorps betrafen. Schließlich wußte ich ja auch nichts über die Marine, und ich sagte ihm das auch.

»Wieviel Verluste haben Sie in der letzten Zeit gehabt?«

»Ich bin der erste.« Was auch stimmte.

»Sie lügen ja schon wieder, Sie Lauselümmel! Sie verlieren jeden Tag mehrere Flugzeuge, und kürzlich haben Sie bei einem Angriff auf Tobruk 20 Maschinen verloren! Sind viele Panzer vorne?«

»Ja, eine ganze Menge. Besonders die mit der dicken Kanone.«

Nach langem Hängen und Würgen gestand ich ihm dann stotternd, daß das Afrikakorps von Rommel geführt werde. Aus seiner dauernden

Fragestellung nach bestimmten Vorgängen schloß ich auf ein englisches Vorhaben in Richtung Martuba. Zwischendurch kam ein höherer Offizier herein, dem der Captain voll Stolz das Ergebnis des Verhörs vorlas. Ich glaube, der einzige, der merkte, wie ich den Captain auf den Arm nahm, war der Pole. Er sagte wenig, lächelte aber immer verschmitzt in sich hinein. Dann war das Verhör zu Ende.

Am anderen Tage wollte man mich noch einmal zu den Polen bringen und dann wieder verhören. Ich war froh, daß es nicht weiter ging, denn ich hoffte immer noch auf Flucht.

Mit den beiden Südafrikanern fuhr ich dann weiter. Der Fahrer schimpfte über den Sch...weg. Ich lachte.

»Das Lied kennen wir auch, aber Ihr habt bessere Fahrzeuge als wir.«

Es war sternenklare Nacht, der Mond warf sein fahles Licht auf die Wipfel. Der Weg führte kreuz und quer durch ein Lager, dann hielten wir vor einem Stacheldraht. Das Gefangenenlager.

»Wieviel sind denn da drin?«

»Heute sind Sie nur allein!«

»Ich allein in dem großen Käfig?«

»Na, ich will mal sehen, vielleicht können Sie die Nacht mit am Wagen schlafen.«

Nun wurde die Wache gesucht, die heute Dienst hatte, und endlich gefunden. Der Südafrikaner übergab mich den vier Mann, die aber kein Deutsch verstanden, und verabschiedete sich.

»Auf Wiedersehen!«

Ich sagte: »Da wird wohl nichts draus werden. Alles Gute, laßt Euch nicht totschießen!«

Von einem anderen Wagen holte man mir fünf schöne, dicke Decken und bedeutete mir mit Gesten, daß ich mich zwischen sie neben den LKW legen sollte. Rechts und links von mir lagen je zwei Mann. Einer half mir sogar bei dem starken Wind, die Decken auszubreiten. Es war saukalt, und alle wickelten sich gut ein und krochen so dicht aneinander, daß wir uns fast berührten.

Ich zitterte vor Kälte. Meine Nerven waren aufgepeitscht, und in meinem Kopf jagten sich die Gedanken. Ich zwang mich zur Ruhe und dachte konzentriert alle Einzelheiten durch, die zu bedenken waren, wenn die Flucht gelingen sollte. Gewalt hatte keinen Zweck. Hier half nur List. Nur keine Übereilung; es langt ja, wenn ich um 2 oder 3 Uhr wegkomme. Ich dachte alle Möglichkeiten und Zwischenfälle durch, die es geben könnte. Denn die halbe Sekunde, um die ich durch vor-

herige Überlegungen schneller bin, kann mich retten. Was würde ich sagen, wenn man bemerkte, daß ich aufstand? Austreten, würde ich sagen. Und wenn mich dann ein Posten anrief?

Wo war denn überhaupt Norden? Der Mond war ziemlich hell, man konnte also leicht gesehen werden. Stundenlang jagten die Gedanken durch meinen Kopf. Allmählich wurde ich mir über meinen Fluchtweg klar. Der Mann rechts von mir rauchte. Ich lauschte seinen Zügen. Nach etwa einer Stunde machte ich meinen ersten Versuch. Schließ der Kerl schon? Ich blickte in die offenen Augen des anderen. Wieder fing er an, Zigaretten zu rauchen. Es war also noch zu früh.

Ich mußte dann etwas eingeduselt sein, denn auf einmal fuhr ich hoch. Der Mond war ein ganzes Stück weitergegangen. Jetzt war es aber Zeit. Ich legte mich ruckartig auf den Bauch. Nichts regte sich. Dann hob ich den Kopf. Tatsächlich, mein Kettenraucher hatte die Augen zu. Nun schälte ich mich vorsichtig aus den Decken und kniete mich hin. Langsam stand ich jetzt auf und verharrte. Es ging jetzt um Leben oder Tod. Mit angehaltenem Atem tat ich zwei, drei Schritte rückwärts. Stille. Dann schlich ich davon. Es war weicher Boden ohne Steine. Hinter einem Erdhaufen duckte ich mich. Am Wagen blieb alles ruhig.

Leise, federnd begann ich zu laufen. Ich umging die vielen Lastwagen und war nach ein paar hundert Metern aus dem Lager heraus. Nach einer halben Stunde etwa erreichte ich ein Wadi und verschwand darin. Plötzlich stolperte ich über eine Leitung. Hoffentlich hatte ich nicht irgendwo einen Telefonapparat vom Tisch gezerrt. Ich lief so schnell ich konnte. Manchmal warf ich mich vor etwas Schwarzem auf den Bauch. Aber es war dann nur ein Kameldornbusch.

Jetzt war ich schon bedeutend ruhiger, und als der Mond verschwand, konnte ich ungestört laufen. Ich übersprang nach langer Zeit einen Graben und stand – vor der Via Balbia! Aber wo war ich genau? Ich wandte mich nach Westen, in die Richtung, in der Gazala liegen mußte. Plötzlich durchfuhr mich ein wahnsinniger Schreck. Ich erstarrte. Ein tolles Kreischen und Schreien durchbrach die Stille. Es war ein aufgescheuchter Vogelschwarm, der nun davonflog.

Ich wurde wieder ruhig und beschleunigte mein Tempo, denn ich bemerkte, daß im Osten der Himmel langsam hell wurde. Vom Djebel her stiegen eine rote und eine weiße Leuchtkugel auf. Galten sie mir? Ich kroch nun auf allen Vieren weiter. Der Sand war sehr kalt, ich fror scheußlich an den Fingern. Dann war ich am Ende. Knie und Ellbogen waren durchgescheuert. Ich versteckte mich hinter ein paar niedrigen

Büschen und beobachtete das Gelände. Ich lag genau an einer Strandbucht. Ich hörte die Einschläge unserer Artillerie, hörte die Maschinen zum Einsatz fliegen und wieder zurückkehren.

Gegen Mittag sah ich plötzlich links von mir im Gelände einen Trupp von sechs Mann auf den Strand zukommen. Das galt bestimmt mir. Maßlose Angst befiel mich. Ich mußte weg von hier. Es gelang, und ich kam auf die andere Seite der Bucht. Jetzt waren links von mir aufgeworfene Stellungen. Wenn sie belegt waren, war ich erledigt. Doch es müssen alte italienische Gräben gewesen sein. Dann kamen Mauerreste, jetzt vor mir plötzlich zwei, drei Lastwagen, ausgebrannt. Dort ein Panzer. Ich fiel von einem Schreck in den anderen.

Ich lief 20 Kilometer weiter, erst dann bog ich wieder ins Land ein. Ich wollte da herauskommen, wo ich notgelandet war, denn dort kannte ich die Minenfelder. Dann kamen Telegrafentangen, das mußte die Straße sein. Links davon eine notgelandete Curtiss. Die kannte ich noch nicht. Also Vorsicht! Langsam wurde es wieder Abend. Ich mußte doch einmal an dem Wrack meiner Me 109 vorbeikommen. Sie kam und kam nicht. Ich versuchte mich zu erinnern, aber als ich an die Straße kam, war von meiner Maschine immer noch nichts zu sehen. Geknickt setzte ich mich für einen Augenblick an den Straßengraben, nur um etwas auszuruhen. Ich sah nach rechts, und da entdeckte ich sie. Meine Maschine, etwa einen Kilometer weit entfernt. Ich ging aber nicht mehr zu ihr hin, sondern lief jetzt in Richtung der deutschen Stellungen, noch einmal zwei Kilometer.

Endlich stand ich am Rand der Stellungen. Von fern hörte man Artilleriebeschuß. Dasagte einer: »Die werden bald hier reinschießen!«

Wie von einer Riesenlast befreit, ließ ich mich nun fast in den Graben fallen.

»Herr Leutnant, wo kommen Sie denn her?« ruft einer erstaunt.

»Woher wissen Sie denn, daß ich Leutnant bin?«

»Ja, Sie waren doch vor ein paar Tagen schon einmal hier.«

Ich war gerührt. Dann trank ich fast zwei Feldflaschen voll Wasser aus, denn ich hatte zwei Tage lang ja nichts mehr getrunken. Ich war so unendlich froh, es geschafft zu haben. Von der Panzerjägerkompanie, deren Offiziere mich alle noch kannten, wurde ich zum Stab des Afrikakorps gebracht. Dort hielt ich einen fast dreistündigen Vortrag über meine Erlebnisse, das Verhör und meine Beobachtungen. Vieles war für den Stab neu, besonders, daß dort die polnische Brigade lag.

Ich bekam ein Bett, aber ich machte vor Aufregung und Nervenanspannung kein Auge zu. Noch immer jagten sich in meinem Hirn die

Ereignisse der letzten beiden Tage. In 16 Stunden hatte ich über 80 Kilometer in feindlichem Gebiet zurückgelegt.«

So endet die abenteuerliche Flucht Stahlschmidts. Am nächsten Morgen stellt man ihm einen Beute-Ford mit Fahrer zur Verfügung, der ihn nach Martuba zurückbringen soll. Stahlschmidt freut sich unsagbar auf seine Ankunft bei den Kameraden. Das letzte Stück fährt er selbst.

Hupend rumpelt der Wagen an den Zelten vorbei, hält dann vor der Unterkunft der 3. Staffel. Stahlschmidt tritt scharf auf die Bremsen und sieht in das Zelt hinein. Da ertönt auch schon ein wilder Schrei: »Mensch, Fiffi!!!«

Alles stürmt hinaus. Marseille fällt seinem Freund um den Hals, unbeschreibliche Freude im Gesicht. Auch die anderen freuen sich. Wie ein Lauffeuer geht es herum: »Stahlschmidt ist wieder da!«

Sie kommen alle, die Warte, die Flugzeugführer, die Staffelp kapitäne, der Kommodore. Nun muß er nochmal erzählen. Und er tut es gern.

Dann geht es zu Kesselring, zu Rommel – und anschließend in den Urlaub.

DIE »SCHLACHT VON MARTUBA«

Schlechtes Wetter mit Regen und Sturm kennzeichnen den März 1942. Wenn einmal für kurze Zeit kein Regen fällt, folgt sofort ein Sandsturm. Unter diesen Wetterverhältnissen ist natürlich die Flugtätigkeit sowohl beim JG 27 als auch auf der Gegenseite lahmgelegt.

Der Monat beginnt mit drei Curtiss-Abschüssen der 1. Staffel am 2. März, davon zwei durch Homuth. Am 7. ist wiederum Lokomotivjagd bei Sollum und Sidi Barrani angesetzt, und am 8. März sind die Messerschmitt erneut über Gambut, zerstören hier vier Flugzeuge am Boden.

Bei einem ebenfalls am 8. März durchgeführten Stuka-Begleitschutz im Raum Tobruk erweist es sich wieder einmal, daß die von den Italienern geflogenen Macchi MC 200 nicht in der Lage sind, sich den englischen Flugzeugmustern gegenüber zu behaupten. Zehn der in sehr enger Formation fliegenden italienischen Jäger werden überraschend von einer Curtiss-Staffel angegriffen, wobei fünf Macchi abgeschossen werden. Sie haben die Engländer für eigene Jäger gehalten.

Nach längerer Pause beginnt der Gegner am 14. März wieder, den Platz Martuba mit Bomben zu belegen, gleich beim ersten Angriff werden drei Bf 109 stark beschädigt. Zum Ausgleich bringt der nächste Tag

zwei Luftsiege und der 18. März eine Doublette durch Oberfähnrich Kientsch. Zur selben Zeit verliert das Geschwader Leutnant Heike, der seitdem bei Gazala vermißt wird.

Nun kommt der Engländer wieder regelmäßig Tag und Nacht und wirft aus großer Höhe seine Bomben auf Martuba. Am 18. März sind es 14 Kampfflugzeuge mit acht Jägern, die wiederum einige Messerschmitt beschädigen.

Daß sich Erfolg und Mißerfolg ständig abwechseln, zeigt der 19. März, an dem nach der Bombardierung des eigenen Platzes nun wieder drei Curtiss abgeschossen werden. Am Tage darauf sind es nochmals drei, davon zwei durch Leutnant Sinner.

In der Frühe des 21. März nähern sich von See her drei Boston, um Barce mit Bomben zu belegen. Auf dem Rückflug gehen die Engländer bis in Bodennähe hinunter, da sich plötzlich die schützenden Wolken verziehen. Gegen 8.30 Uhr erreichen die drei Maschinen den Raum Bir Hacheim und werden hier von der gleichen Anzahl deutscher Jäger überrascht. Bei dem sich entwickelnden Gefecht schießen Leutnant v. Lieres und Leutnant Körner je eine Boston ab. Beide Maschinen werden, nachdem sie in der Wüste bruchlanden, von den Jägern endgültig in Brand gesetzt. Körners Abschluß bedeutet zugleich den 1000. Luftsieg des JG 27.

Doch der Tag bringt noch ganz andere Überraschungen. Es ist Sonnabend, und die flirrende Mittagshitze liegt wie ein Brett über Martuba und dem Zeltlager im Wadi. Auf dem Kalender steht Frühlingsanfang. Für die Männer des JG 27 ist es ein Tag wie jeder andere. Man ist gerade dabei, das Mittagsmahl einzunehmen. Der Küchenchef der 6. Staffel hat für seine Kameraden einen leckeren Pudding zubereitet, und jeder freut sich schon auf diesen seltenen Genuß.

Mitten in diesen Alltag hinein ist plötzlich ein seltsames, klatschendes Geräusch zu vernehmen, es klingt, als ob irgendwo ein großer Kochdeckel fallen gelassen würde. Und wieder dieses Geräusch, dann noch einmal!

Alles rennt vor die Zelte. Kein Zweifel, das sind Granaten, die dort am Platzrand einschlagen. Doch woher kommen sie? Außer den Einschlägen ist nichts zu hören und zu sehen.

Schon tauchen die ersten Vermutungen auf: *»Das ist die Flak. Die machen wieder Funktionsbeschuß in die Wüste hinein!«*

»Klar, das müssen Kurzschüsse sein. Irgendein Geschütz ist vielleicht nicht richtig justiert.«

Im Geschwadergefechtsstand hat Leutnant v. Allizar Dienst. Seit

einer Viertelstunde hängt er an der Strippe und telefoniert mit allen möglichen Stellen herum. Die Flak hat heute keinen Funktionsbeschuß. Der Fliegerführer weiß von nichts. Das Afrikakorps weiß von nichts. Rätselhaft also.

Da stürzt einer der Draußenstehenden herein: *»Das sind Engländer! Drüben am Wadirand stehen sie mit Panzern und pfeffern auf den Platz!«* Nun rennt auch v. Allizar hinaus, reißt das Fernglas hoch. Tatsächlich, im Süden am Horizont sind einige Fahrzeuge auszumachen, im Dunst und Sonnenglast sehr schwer zu erkennen. Sie müssen direkt am Hang des steilen Wadis stehen, das sich dort einige Kilometer hinzieht. Dort können sie allerdings nicht weiter. Aber wenige Kilometer entfernt wird der Hang so flach, daß es keine Schwierigkeit für die britischen Fahrzeuge wäre, auf diesem Umweg herüberzukommen.

Nun entwickelt sich eine hektische Betriebsamkeit. Während vom Gefechtsstand dringende Hilferufe an die Nachbarverbände hinausgehen, startet eine Alarmrotte, um Genaueres festzustellen. Ihre Meldung ergibt, daß sich eine englische Abteilung von 20–30 Fahrzeugen und Panzern tatsächlich unbemerkt dem Platz auf etwa fünf Kilometer genähert hat. Die aufklärenden Messerschmitt erhalten so starkes Flakfeuer, daß eine von ihnen mit Motortreffer bauchlanden muß.

In aller Eile wird eine Verteidigungslinie aufgebaut, jeder verfügbare Mann erhält eine Waffe in die Hand gedrückt und bezieht Stellung hinter Erdhaufen, Sandsäcken, Splitterwällen, in Löchern und Gräben.

Während das gegnerische Feuer anhält, führen deutsche und italienische Jäger bereits den ersten Tiefangriff aus. Hinter ihnen brummen die Stukas heran, stürzen sich nach einer größeren Platzkurve nach unten. Rauchpilze steigen empor, dazwischen hört man das Rattern der Maschinengewehre. Immer wieder kreisen die Maschinen, kippen ab, ziehen wieder hoch. Die Aktionen lassen sich von Platz aus gut verfolgen.

Die am Platz liegende Flak wird von der feindlichen Artillerie eingedeckt und vermag wenig auszurichten. Hingegen leisten die Jäger und Stukas zusammen mit den italienischen Jagdfliegern ganze Arbeit. Der Spuk dauert nur kurze Zeit, dann umgibt den Feind die schwarze afrikanische Nacht.

Gefahr droht den eigenen Plätzen nicht, das tief eingeschnittene Wadi läßt die Passage mit Fahrzeugen oder Panzern nicht zu. Am nächsten Morgen werden zwei LKW's, voll belegt mit englischen Soldaten, die heil aus dem Hexenkessel entkamen, nochmals weit im Süden der Wüste gesichtet, sie erlitten wieder Verluste. Gleich-

zeitig wird das Gelände, auf dem der Feind sich am Tage vorher befand, nach verwendbarem Material und Andenken abgesucht.

Damit ist die »Schlacht um Martuba« zu Ende. Eine andere Version lautet, daß die englische Abteilung sich entdeckt glaubte, als zufällig eine Granate in ihrer Nähe explodierte, die die Flak nach einem Rohrwechsel abgeschossen hatte. Ursprünglich sollte dieser Angriff bei Nacht stattfinden.

Am 23. März, zwei Tage nach der bemerkenswerten Schlacht, führt die 24. Südafrikanische Squadron mit 12 Boston einen Angriff auf die deutschen Jägerplätze durch. Abermals hat diese Einheit schwere Verluste. Ein Flakvolltreffer erwischt eine der vorderen Boston gleich beim Anflug. Sie stürzt brennend ab, und ihre Besatzung findet den Tod. Drei weitere Kampfmaschinen werden ebenfalls von der Flak abgeschossen, eine davon macht bei Tobruk eine Bauchlandung, nachdem ihr Pilot versucht hat, die Maschine zurückzubringen. Eine andere Boston wirft nach mehreren Flaktreffern doch noch ihre Bomben auf Martuba, muß sich aber von der Formation lösen. Bereits brennend, wird sie dann von einer Messerschmitt verfolgt und beschossen. Bei Sidi Rezegh versucht der Pilot eine Bruchlandung, aber die Maschine brennt dabei völlig aus. Das gleiche Schicksal erleidet eine andere Boston bei Baheira.

Die restlichen Kampfflugzeuge behalten ihre Formation bei und drehen ab, von eigenen Jägern gedeckt. Das JG 27 meldet an diesem Tag den wahrscheinlichen Abschluß einer Boston durch Feldwebel Hillgruber und zweier Curtiss ohne eigene Verluste.

Sandstürme machen für einige Tage das Fliegen wieder einmal unmöglich. Erst am 26. März kommt es erneut zu Luftkämpfen, in denen eine Hurricane und zwei Curtiss besiegt werden. Feldwebel Waibel hat zwei Abschüsse.

Am Abend hat das Geschwader nochmals Feindberührung mit 16 Curtiss, und die Briten verlieren zwei Maschinen durch Oberleutnant Rödel sowie eine durch Feldwebel Niederhöfer. Der Gegner wehrt sich mutig, kann aber nicht verhindern, daß noch eine Curtiss abgeschossen wird. Diesmal ist Franzisket der siegreiche Schütze. Von Oberleutnant Düllberg angeschossen, gelingt es einer anderen Curtiss des gegnerischen Verbandes, mit bereits sich stark entwickelnder Rauchfahne zu entkommen. Oberleutnant Börngen sägt einer vor ihm fliegenden Maschine Teile des Leitwerkes ab. Der Engländer trudelt erdwärts, doch Börngen kann den Aufschlag nicht beobachten.

Zum Ausgleich richtet ein in den Abendstunden des 28. März erfol-

gender britischer Angriff auf Martuba beträchtlichen Schaden an. Der Gegner wirft etwa 200 Bomben ab, ein Munitionslager wird getroffen, zwei Messerschmitt völlig zerstört und vier weitere beschädigt. Am selben Tag bleibt Feldwebel Steinhausen bei Tmimi über eine Curtiss erfolgreicher Sieger. Leutnant Erdmann erhält südlich Gazala Flaktreffer und springt mit dem Fallschirm ab. Er ist seitdem verschollen.

Das Monatsende bringt noch einen Curtiss-Abschuß durch Oberleutnant Tangerding. Gleichzeitig trifft Generaloberst Rommel zu einer großen Besprechung in Martuba ein.

WÜSTENRUMMEL

Der neue Monat beginnt mit einer Periode beiderseits auflebender Lufttätigkeit. Dem JG 27 ist inzwischen eine Jabo-Gruppe zugeteilt worden, die in den ersten Apriltagen mit ihren Überfällen unter Jagdschutz den Gegner zu belästigen anfängt.

Schon am 2. April meldet das Geschwader den Abschluß von zwei Hurricane und drei Curtiss, jedoch bei einem anderen Einsatz dieses Tages gegen Schiffsziele trifft britisches Abwehrfeuer die Maschine von Leutnant Willi Kothmann. Der mit 13 Luftsiegen erfolgreiche Flugzeugführer kehrt nicht mehr zurück. Am anderen Tag begräbt man den stets lustigen Leutnant Wildau, der bei einem gegnerischen Bombenangriff auf Derna abgeschossen wird und mit seiner Messerschmitt unmittelbar an der Via Balbia aufschlägt. Wildau liegt nun als der vorläufig letzte in der Gräberreihe an der großen Straße mit den Holzkreuzen. Es geht alles sehr schnell hier in Afrika. Wen am Morgen oder Mittag der Tod ereilt, dessen Körper ruht am Abend schon in der Erde, um der raschen Verwesung zuvorzukommen.

Die Reihen der Kreuze sind lang. Ein Gemeinschaftsgrab für vier Flieger macht den Anfang, auf dem Schild an dem gekreuzten Propeller ist zu lesen, daß hier vier Unbekannte ihre letzte Ruhe gefunden haben. Es sind Italiener, in den Resten ihrer Maschine gefunden und von den Engländern beigesetzt. Unweit davon ein britischer Jagdflieger, den deutsche Soldaten hier begraben haben, dann folgen Infanteristen und Panzermänner, Pioniere und Nachschubfahrer in bunter Reihe. Hier liegen sie nun, Deutsche, Italiener, Engländer und Kanadier. Aus dem Grab der vier Unbekannten wird im Laufe eines Jahres ein Friedhof für Freund und Feind.

Nun stehen die Staffelnkameraden vor dem jüngsten Grab. Der Kom-

mandeur und der Staffelkapitän halten eine kurze Ansprache, ehe die Männer herantreten und aus ihren Händen die rotbraune Erde der Cyrenaika hinabweht.

Die ersten Ziele der Jabos am 2. April sind Flugplatz und Zeltlager Gambut. In diesen Luftkämpfen erzielt das Geschwader die schon erwähnten fünf Abschüsse, darunter zwei Curtiss durch Unteroffizier Walchhofer. Jeder Tag bringt nun Abschüsse, und immer wieder sind es Curtiss, die der Gegner verliert: vier am 7., eine am 9. April und am 11. April sogar sechs. Zwischendurch fällt eine Blenheim am 14., und dann melden die Staffeln wieder Curtiss-Abschüsse, bis zum 28. April insgesamt weitere 14 Maschinen. Dagegen hat das Geschwader nur drei Totalverluste. Oberfeldwebel Kowalski springt am 9. April südlich Derna mit dem Schirm ab, zwei Tage später bricht Unteroffizier Romeikat wegen Motorschaden seinen Geleitschutz für einen Ju-52-Verband nach Kreta ab. Er muß notwassern und wird leider nicht mehr gefunden. Schließlich erhält Unteroffizier Grimm am 18. April über gegnerischem Territorium einen Flaktreffer und gerät in Gefangenschaft.

In diesen Frühjahrsmonaten haben die deutschen Jagdflieger oft das Gefühl, daß ihre Gegner in den Curtiss-Maschinen ziemlich deprimiert und entmutigt sind – leicht verständlich bei diesem dauernden Aderlaß und der Überlegenheit der deutschen Me 109 F. Das kommt auch in britischen Geschichtswerken, indirekt zwar, zum Ausdruck. »Die Piloten waren unbefriedigt, denn obwohl sie Einsätze zu Abwehrzwecken flogen, konnte der Gegner nicht ein einziges Mal zum Kampf gestellt werden. »So steht es in ›Australia in the War‹ von John Herington. Und dann weiter: »Die Deutschen waren zufrieden mit ihren flüchtigen Überfällen und zogen sich zurück, wenn die Verteidigung zu stark wurde.«

Und das alles, obwohl die Engländer den Vorteil der Unterstützung durch ein ausgezeichnetes Warnsystem haben. Die Radarstationen von Tobruk, Gazala und Gambut können die deutschen Staffeln bereits beim Sammeln über Martuba erfassen. Der wirkliche Grund für die unglücklichen Operationen der Gegenseite dürfte in erster Linie jedoch in ihrer einfallslosen Flugtaktik zu suchen sein, denn trotz vieler schlechter Erfahrungen fliegen die Briten noch immer in geschlossenen Formationen und bilden immer noch den Abwehrkreis bei Überraschungsangriffen der Messerschmitt. Wirkliche Abhilfe würde hier nur die Auflockerung in großer Einsatzhöhe bringen. Zur Übernahme des »Mölders-Schwarmes« entschließen sich die englischen Jagdflieger in

Afrika recht spät, und selbst dann hat man noch den Eindruck, daß sie nicht allzu viel damit anzufangen wissen.

So ist es nicht übertrieben zu behaupten, daß die großen Erfolge und die niedrigen Verluste der deutschen Jagdflieger auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz neben der besser geflogenen, überlegeneren Maschine vor allem der konservativen taktischen Einstellung des Gegners zuzuschreiben sind. Statt der zahlreichen Curtiss- und Hurricane-Schwärme in mittleren Höhen nur ein Drittel davon Spitfire-Formationen in der Überhöhung: – die Bilanz würde anders aussehen.

Mitte April kommandiert das Geschwader mehrere Messerschmitt-Schwärme zur Sicherung der Häfen und Flugplätze und zum Begleitschutz für die Transporter nach Derna, Bengasi und Kreta ab. Rommel versucht in fieberhafter Eile, eine Unmenge von Nachschub heranzuholen, um durch eine eigene Offensive einem englischen Angriff zuvorkommen zu können.

Noch ein weiteres Ereignis kennzeichnet diesen Monat. Am 18. April 1941, vor einem Jahr also, landeten die ersten Maschinen des JG 27 auf afrikanischem Boden, und dieses Jubiläum ist der Anlaß zu einem großen Fest. Für einen Tag sollen die Männer des Geschwaders einmal ihre Umwelt vergessen. Die Anregungen zu diesem Fest kommen vom Gruppenkommandeur Edu Neumann, dessen Ideen dann der mit allen Wassern gewaschene Organisator, Stabsfeldwebel Geserick, verwirklicht.

Seit Wochen schon strengt sich Geserick mächtig an. Das Einsammeln der Steine auf der »Festwiese«, die Beschaffung der vielen Dinge, die zu solch einem Fest gehören, all das kostet sehr viel Mühe. Schließlich aber verhelfen Erfindungsreichtum, Überredungskunst und Organisationstalent zu einem Erlebnis, wie es sich keiner erträumt hatte.

Der Weg zum Festplatz ist nicht zu verfehlen. Aufgestellte Gruppenzeichen und ein Schild »Mit Kind und Kegel zu Neumann's Wüstenrummel!« markieren die Zufahrt. Von fern her trägt der Wind den erwartungsvoll Nahenden schon kilometerweit die Klänge des Musikzuges der Panzerarmee entgegen.

Bevor der gesellige Teil beginnt, tritt die I. Gruppe in kurzen Hosen und weißen Socken an. Danach begrüßt der Kommandeur seine Männer sowie die zahlreichen Ehrengäste:

»Vor einem Jahr landete die erste Messerschmitt in Tripolis. Soldaten, die ihre Pflicht getan haben unter so schwierigen Umständen wie hier seit einem Jahr, haben das Recht, einmal in zwölf Monaten alles damit Verbundene zu vergessen.«

Neumann erwähnt in seiner weiteren Ansprache die Erfolge seiner Gruppe und hebt hervor, daß daran nicht nur die Piloten Anteil haben, sondern auch alle anderen. Die Bordwarte, Waffenwarte, Funkleute, die Werkmeister, Kraftfahrer und Nachrichtenmänner, also jeder einzelne in der Gruppe. »Nirgendwo hat sich so deutlich gezeigt, daß keiner ohne den anderen auskommen kann, wie hier in der Wüste. Nirgendwo ist die Kameradschaft wichtiger als hier. Heute soll deshalb ein Freudentag sein. Heute kann mal auf die Pauke gehauen werden!«

Jetzt tritt eine Abordnung der Gruppe hervor und überreicht ihrem Kommandeur einen aus dem Steuerknüppel einer von ihm abgeschossenen Hurricane kunstvoll gearbeiteten Spaten.

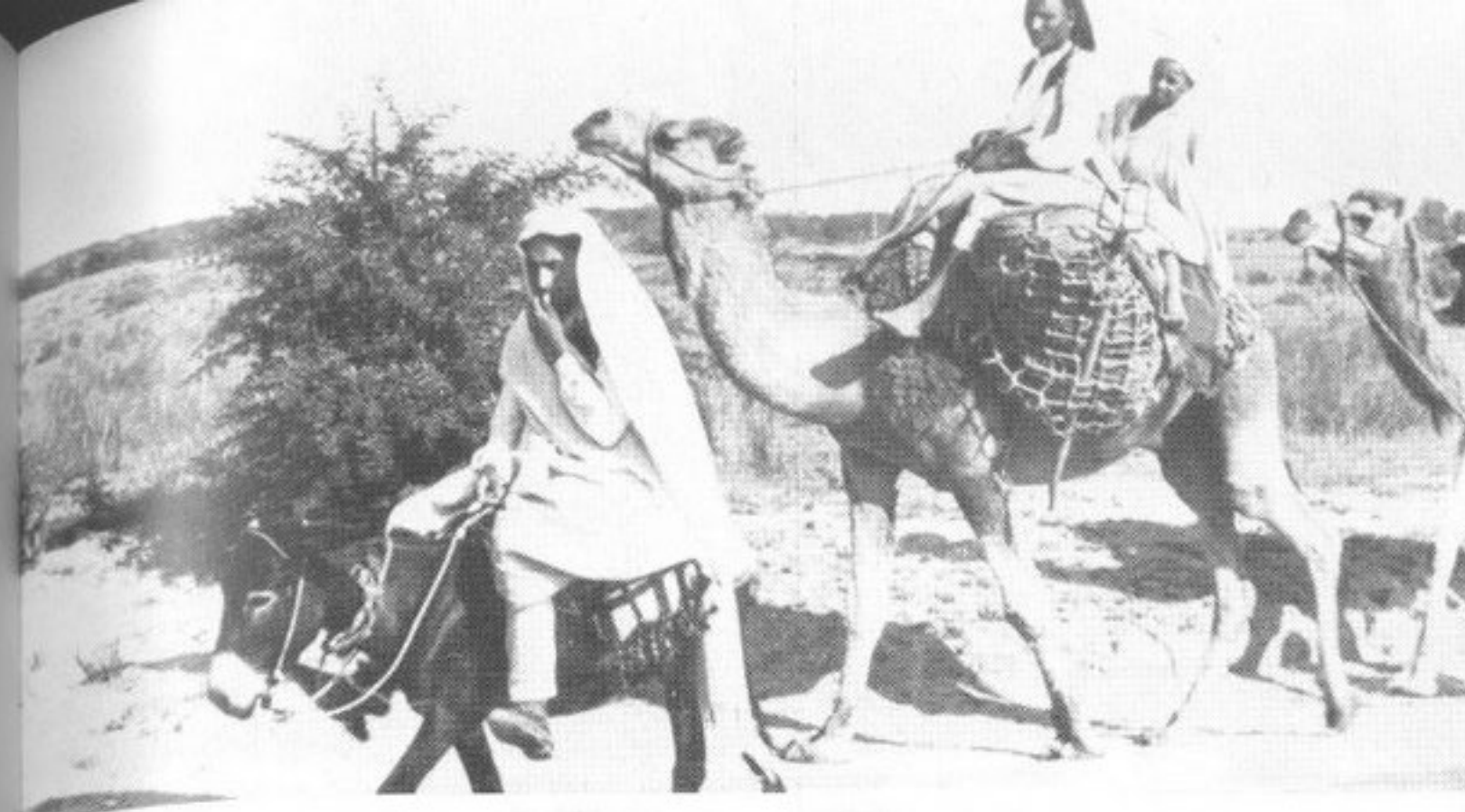
Das eigentliche Fest beginnt um 16.00 Uhr. Seine Ausgestaltung übertrifft jede Erwartung. Aus den Staffeldörfern kommen die Männer in malerischem Aufputz daher, mit irgend etwas behängt. Blaugestreifte Schlafanzüge sind da zu sehen, Bambusröckchen, Pelzjacken, Zeltbahnen, Aluminiumgeschirr, Muschelketten und Unmengen von Federn.

Im »Bullerwagen« naht die Vorhut der 3. Staffel heran. Es ist ein uraltes Vehikel, irgendwo in der Wüste einmal aufgelesen. Unteroffizier Buller hat es fertiggebracht, diesem Auto neues Leben einzuflößen und es in Gang zu bringen.

Es geht bunt zu auf dem Festplatz. Buden zum Ballwerfen, Würfeln und Ringwerfen bieten neben einem Glücksrad, Würstchenständen und Schießbuden manche Abwechslung, und überall sind Preise zu gewinnen. »Was willst du haben?« fragt ein malerisch angezogener Budeninhaber einen Gefreiten, der gerade zwei Ringe um eine Flasche geworfen hat, »Kaloderma, Rasierklingen, Zahnpasta oder Tempotaschentücher?«

Allmählich entwickelt sich das Treiben auf dem Platz zu einem mächtigen Gedränge und Geschiebe, der Lärm und das Gedröhn erinnern an den Höhepunkt einer dörflichen Kirchweih. Immer neue Gäste erscheinen, denn der Wüstenrummel hat sich rasch herumgesprochen. Jeder weiß, daß bei der I. Gruppe was los ist.

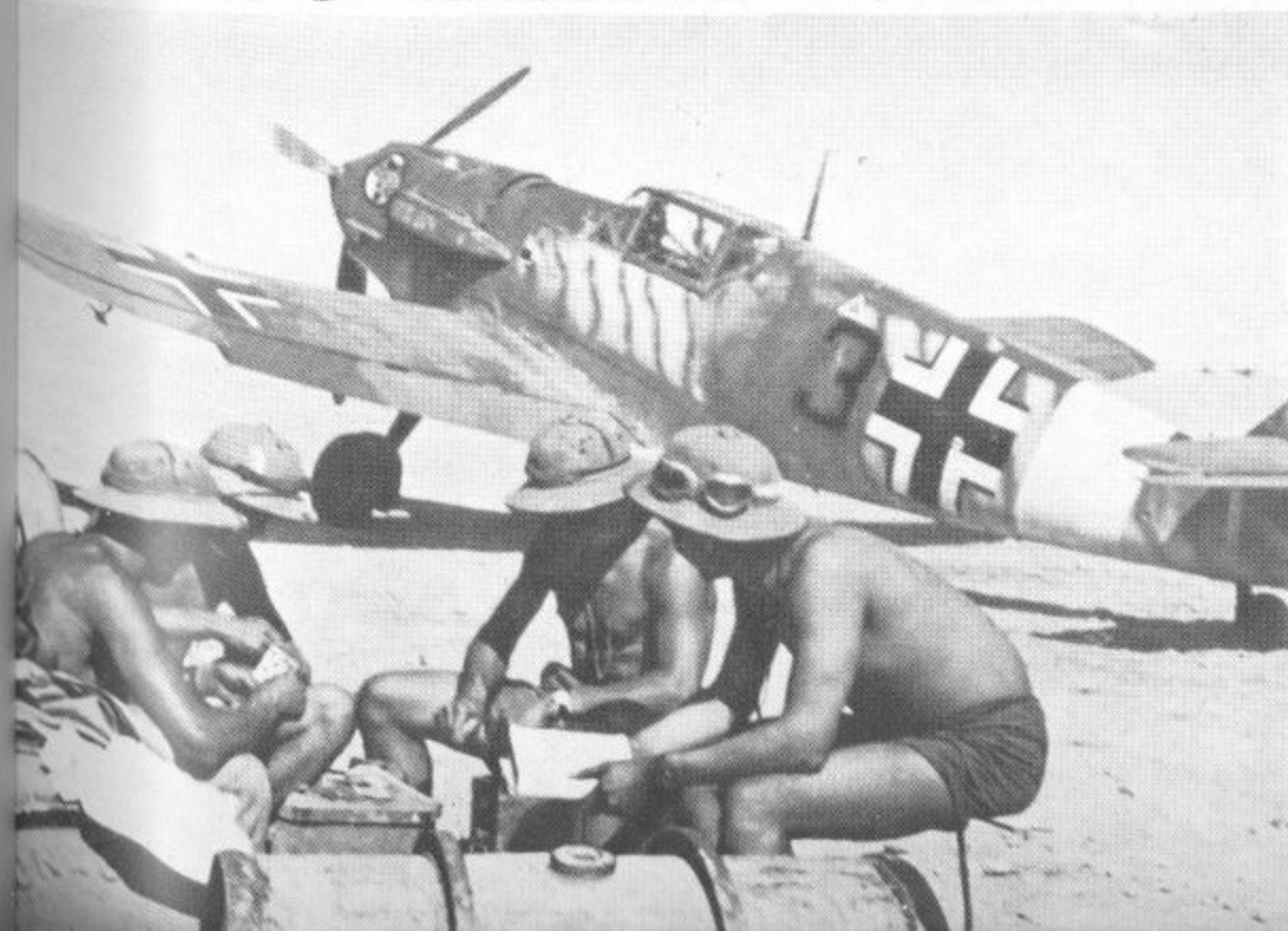
Auf dem Karussell lassen sich zwei Ritterkreuzträger von den Stukas herumwirbeln, anschließend probieren es Edu Neumann und der Horstkommandant Rittberger aus. Ihnen folgen dann der Stuka-Kommandeur und Hauptmann Kroseberg von der Storchen-Staffel. Als Kroseberg das Pech hat, herausgeschleudert zu werden, muß er den Fahrpreis der anderen mitbezahlen und außerdem den Spott seiner Kameraden über sich ergehen lassen.



Libyer auf dem Wege zum Markt



Ju 52-Transportflugzeuge aus Europa kommend kurz vor der Landung auf den Wüstenplätzen



Flugzeugwarte beim Kartenspielen während der Einsatzbereitschaft

Uffz. Sippel und sein Grab in der Wüste



Leutnant v. Moller
gefallen in Afrika
(oben links)

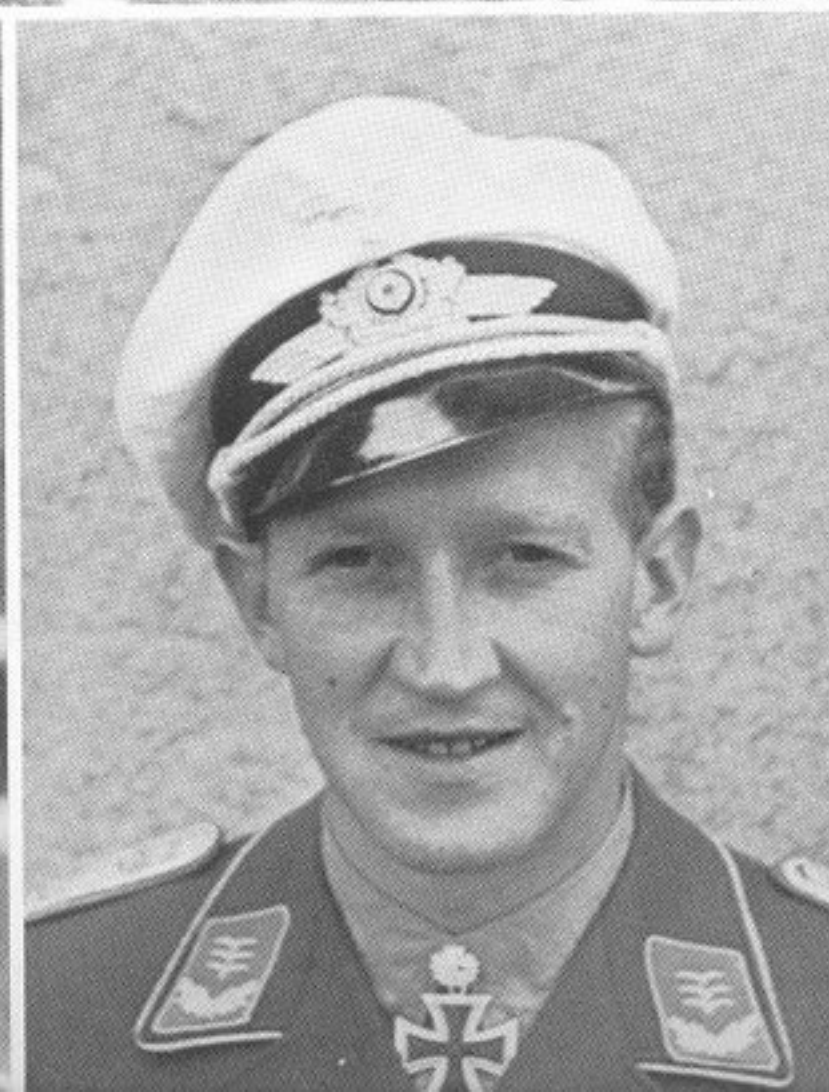
Günther
Steinhausen
(oben rechts)

Fiat CR 42, ein Flugzeugmuster der italienischen Luftwaffe am Anfang des Afrikafeldzuges, das den englischen Jagdflugzeugen weit unterlegen war



von links: Kugelbauer,
Marseille, Schröder u.
Stahlschmidt in Süd-
italien vor der Über-
führung neuer Flug-
zeuge nach Afrika

Wegweiser in der
Wüste



Hauptmann
Franz Keller
(unten links)

Werner Schroer
(unten rechts)

Otto Schulz

Von Otto Schulz abgeschossene Hurricane
(Mitte)

Ernst Düllberg in seiner Maschine (unten)



Inzwischen heißt Neumann die eingetroffenen italienischen Jagdflieger willkommen, nimmt den Kommandeur der Jagdgruppe in seiner ganz unkonventionellen Art in den Arm und schleppt ihn zum ›Haut den Lukas‹. Lautes Gejohle begleitet jeden Schlag. An diesem Gerät erweist sich schließlich wieder einmal Unteroffizier Berger von der 2. Staffel als stärkster Mann der Gruppe.

Der warme Ghibli hat sich gelegt, doch ist es noch heiß genug, daß der dargebotene, eisgekühlte Rotweinpunsch herrlich erfrischt. Dann ertönt die Stimme Gesericks durch den Lautsprecher, und der ›Herr Festausschuß persönlich‹ gibt bekannt: »Achtung! 1., 2. und 3. Staffel zum Tausziehen!« Und es beginnt unter den anfeuernden Rufen der Zuschauer der heiße Kampf um die als Preis ausgesetzte Flasche Cognac. Sieger dieses Tausziehens bleibt der Werftzug.

Wie ein vollendeter Marktschreier animiert ein anderer Budenbesitzer die dichtgedrängte Menge zum Eintritt in ›Maack's Weltschau‹, die Attraktion des Tages »Für ein paar Lire sehen Sie in der ersten Abteilung: ›Das Weib hinter Haremsgittern‹, eine sensationelle Rarität!«

Und weiter gehts in der Reihe der Darbietungen. Als sich der Abend über die Wüste legt, rollt im Kasinozelt ein farbiges Programm mit Musik, Sängern, lustigen Vorträgen und Gedichten ab. Ein vom Funkpersonal aufgebauter Sender mit einer Reichweite von 30 Kilometern ermöglicht die Übertragung jenes Programms auch in die übrigen Zelte, denn das Festzelt bietet längst nicht allen Feiernden Platz, und auch die Männer, die zu dieser Stunde ihren Dienst verrichten, können dadurch an dem ausgelassenen Trubel teilhaben. Den ›Sender Marabu‹ leitet Leutnant Schroer, der sich auch durch das Dazwischenfunken eines englischen Störsenders nicht im Erzählen seiner Witze unterbrechen läßt.

Noch lange nach Beendigung des offiziellen Festteils erklingen aus den Zelten die Gesänge aus hunderten von Männerkehlen. Mit diesem Tag voll fröhlicher Stunden haben sie der überall lauernnden Lethargie dieses Kriegsschauplatzes wieder einmal ein Schnippchen geschlagen. Und sie sind dankbar für ›Neumanns Bunte Bühne‹.

Der Alltag beginnt wieder. Es wird weitergeflogen, weitergekämpft. Bei den Einsätzen am 25. April ist erstmalig auch der aus dem Urlaub zurückgekehrte Marseille wieder dabei. Das bedeutet gleich zwei Curtiss-Abschüsse innerhalb von zwei Minuten. Feldwebel Reuter kann eine Doublette schießen, und das JG 27 erringt somit zehn Luftsiege.

Wie nicht anders erwartet, revanchieren sich die Engländer mit einem Bombenangriff in der Vollmondnacht des 26. April. Durch

Splitterwirkung werden hierbei acht Messerschmitt beschädigt, und eine mit technischem Gerät gefüllte Baracke brennt völlig nieder.

Ein mehrtägiger Sandsturm beschließt den Monat. Er hält bis zum 2. Mai an und macht wiederum alle Unternehmen unmöglich. Doch danach ist das Geschwader wieder am Gegner, Begleitschutz, Wettererkundung und Platzschutz wechseln sich mit Sperrefliegen und Alarmstarts ständig ab. Der Wüstenrummel geht weiter. Diesmal wieder in der weniger gemütlichen Form.

Stahlschmidt hat auch bei seinem ersten Luftgefecht nach dem Urlaub kein Glück. Weit in der Wüste trifft er am 7. Mai mit seiner Rotte auf etwa 20 englische Jäger. Als er hinter einer Curtiss sitzt, versagt seine Kanone. Rohrkrepierer! Stahlschmidt sucht daraufhin sein Heil in der Flucht und muß hinter den eigenen Linien mit zerfetztem Motor notlanden. Jetzt schon zum dritten Mal!

Bei der Staffel herrscht natürlich helle Aufregung. »Stahlschmidt schon wieder weg!« geht es schnell herum. »Der kommt bestimmt wieder.«

Und wirklich, am nächsten Tag erscheint der so vom Pech verfolgte Jagdflieger wohlbehalten in Martuba.

Am 8. Mai schießt Leutnant v. Lieres bei Sidi Barrani eine Curtiss und eine Beaufort ab, zwei Tage später ist wieder Marseille an der Reihe. Mit einer seiner unnachahmlichen Doubletten in zwei Minuten!

13. Mai. Zwölf Kittyhawk fliegen Sperre bei Gazala. Da stürzen sich, aus der Sonne heraus, zwei Messerschmitt herab. Nur kurz ist der Kampf, aber zwei Curtiss gehen in die Tiefe, von Marseille abgeschossen.

Ähnlich geschieht es am Abend des 16. Mai, als diesmal 21 Briten erneut bei Gazala von nur drei Bf 109 überrascht werden. Ein australischer Pilot muß aussteigen, seine Maschine reißt beim Absturz eine andere mit in die Tiefe, und eine dritte Curtiss fällt westlich El Adem auf den Bauch. Wieder gehen diese Abschüsse auf Marseilles Konto, der aber nur zwei Luftsiege um 18.05 und um 18.10 meldet.

Doch die Engländer sind nicht zu unterschätzen, auch sie tätigen Abschüsse und kehren mit Siegesmeldungen nach Hause. Am 12. Mai können sie einen großen Erfolg für sich verbuchen. Vier Beaufighter und zehn Curtiss mit Zusatztanks fangen nördlich von Derna einen von nur drei Bf 110 geschützten großen Ju 52-Verband ab. Die Briten veranstalten ein regelrechtes Massaker. In der mehr als 20 Minuten dauernden Luftschlacht schießen sie über ein Dutzend Transporter samt den sich verzweifelt wehrenden Zerstörern ins Meer.

In engem Zusammenhang mit dieser Katastrophe steht der Tod von Hauptmann Kroseberg, dem Führer der 1. Wüsten-Notstaffel. Seit der Rettungsaktion für die im Wasser treibenden Ju 52-Besatzungen bleibt er verschollen.

Kroseberg erfreute sich bei allen Afrika-Fliegern ungeheurer Beliebtheit und hat unzählige notgelandete Flugzeugführer und Besatzungen mit seinen Fieseler-»Störchen« aus der Wüste geholt, diesseits und jenseits der Fronten. »Abu Markub«, der Vater der Störche, wie er bekannt war, beobachtete einmal während eines Luftkampfes den Fallschirmabsprung eines Piloten und flog sofort zu der mutmaßlichen Landstelle. Als ihm der Schirm einen zwei Meter langen Kanadier unmittelbar vor die Füße setzt, macht Kroseberg nur eine einladende Geste zu seinem »Storch« hin. Kopfschüttelnd erhob sich der Kanadier und sagte: »*Damned. A very good service!*«

Nichts könnte besser diesen einmaligen Flieger ehren als die Worte des ebenfalls unvergessenen Afrika-Kriegsberichters Fritz Dettmann, dessen Name für immer mit dem Jagdgeschwader 27 verbunden ist:

»*Den Namen Krosebergs kannte man von Tripolis bis zur ägyptischen Grenze. Er war ein Begriff für jeden Flieger in Nordafrika. Ein Begriff kameradschaftlicher Gastfreundschaft und einer niemals ermüdenden, bis zur Selbstaufopferung wachsenden Hilfsbereitschaft. »Hauptmann Heinz Kroseberg«, so heißt es in der Begründung seiner Auszeichnung mit dem Ritterkreuz, »hat bei der Bergung in der Wüste notgelandeter Besatzungen ungewöhnliche Leistungen vollbracht. Von seiner hohen Aufgabe der Bergung in Not geratener Kameraden zutiefst erfüllt, hat er, in stillem Heldentum sich aufopfernd, zahlreichen deutschen Soldaten das Leben gerettet, bis er von einem Bergungsflug weit über See nicht zurückkehrte.*«

Mit den Eigenschaften des Fieseler-Storch bis zur Vollendung vertraut, gab es für Kroseberg weder Schwierigkeiten noch Hindernisse, die er nicht überwunden hätte, wenn es darum ging, hilfreich einzugreifen. Wie jeder einzelne Mann seiner Staffel startete und landete er, gleich unter welchen Verhältnissen und ohne Rücksicht darauf, daß etwa noch Jagdflugzeuge des Gegners den Raum gefährdeten, dort, wo er gebraucht wurde. Wie oft Kroseberg dabei sein eigenes Leben unbedenklich aufs Spiel setzte, das wurde allen erst offenbar, als er von seinem letzten Flug nicht mehr zurückkehrte.

Waren größere Luftkämpfe zu erwarten, so wußte Kroseberg den voraussichtlichen Raum dieser Begegnungen und bereitete seine Bergungsmaßnahmen vor. Oft landete er unmittelbar unterhalb der Stelle,

wo noch in der Luft der Kampf ausgetragen wurde. In wenigen Tagen hat er einmal zehn deutsche Flieger vor dem sicheren Schicksal des Verdurstens in der Wüste oder der Gefangenschaft bewahrt. Mehrfach zwangen ihn englische Jäger in der Wüste zu landen und in Deckung zu gehen. Zu einer Hilfe für die weit im Süden der Sahara nach einem spektakulären Einsatzflug nach Fort Lamy in Zentralafrika, ca. 2400 Kilometer von Tripolis entfernt, notgelandete He 111 reicht es nicht. Initiator des Fluges war Theo Blaich, zur Besatzung gehörte auch Dettmann, beide mit dem Geschwader besonders verbunden, außerdem der stets vornehm-ruhige Conte Vimercati-San Severino. Italiener fanden nach sieben Tagen die dem Verdurstenden nahe Besatzung und bereiteten den Notgelandeten in der Oase Hon ein großes Fest.

An diesem 12. Mai 1942 hatte sich Kroseberg sofort der Suchaktion angeschlossen. Ohne Bedenken flog er mit seinem einmotorigen »Storch« weit in die See hinaus, um die Standorte abgetriebener Kameraden festzustellen und so ihre Rettung zu veranlassen. Er hatte mehrere gefunden und ihnen sämtliche mitgenommenen Schwimmwesten abgeworfen. Da entdeckte er, weit über einhundert Kilometer über See, noch einen, der offenbar ohne Schwimmweste sich schwimmend über Wasser hielt. Er kreiste ein paarmal über dem Kameraden und überflog ihn in wenigen Metern Höhe. Dann zog seine Hand das Fenster auf und warf die letzte, Krosebergs eigene Schwimmweste, hinab. Dieser wurde einige Stunden später vom Seenotdienst gerettet. Es war der letzte Mensch, der Hauptmann Kroseberg und seinen Storch gesehen hatte.«

Am 18. Mai wird Leutnant Weinfurth im Luftkampf abgeschossen. Er macht östlich Gazala eine Notwasserung und ertrinkt dabei.

Ein Schwarm von drei britischen Jagdmaschinen sieht sich am frühen Morgen des 19. plötzlich zwei Messerschmitt gegenüber, die ohne Zögern sofort angreifen. Eine der Curtiss sucht nach Beschädigung ihres Leitwerkes das Weite, die zweite kommt ins Trudeln, zieht hoch und verschwindet ebenfalls. Auch die dritte muß schließlich notlanden. Abermals kann Marseille zwei Abschüsse melden, denn die zu Beginn des Kampfes getroffene Curtiss hat mit ihrem schweren Leitwerkschaden sicher nicht ihren Einsatzhafen mehr erreicht.

Unterdessen sind die Vorbereitungen zu einer deutschen Offensive in vollem Gange, und auch das JG 27 steht vor einer Verlegung seiner drei Jagdgruppen nach Tmimi. Das Geschwader erhält am 20. Mai Unterstützung durch die von Sizilien kommende III./JG 53. Dem schließt sich ein Kommandowechsel an, da Major Gerlitz, der bisherige Kommandeur der II./JG 27, die neu eingetroffene Gruppe des »Pik-

As« – Geschwaders übernimmt. An seine Stelle tritt von nun an Hauptmann Rödel, und Hauptmann Düllberg rückt gleichzeitig zum Geschwaderadjutanten auf. Leider muß die III./JG 53 ihre gesamten Fahrzeuge und das allgemeine Personal auf Sizilien zurücklassen und ist somit auf die Hilfe des JG 27 angewiesen.

Mit der Verlegung nach Tmimi, die am 22. Mai erfolgt, kommt auch für die Jäger der Auftakt zur Offensive. Ihre Hauptaufgabe ist es, in dieser Phase Angriffe auf englische Plätze durchzuführen und die gegnerische Aufklärung von den eigenen Aufmarschgebieten fernzuhalten. Da auch die englischen Jäger ihre defensive Rolle schnell aufgeben, kommt es schon am 22. zu wechsellvollen Luftkämpfen, die die RAF gleich am Morgen acht Curtiss kosten. Zwei davon schießt Oberfeldwebel Bendert ab, während Unteroffizier Sdun bei Martuba mit dem Fallschirm abspringen muß.

Die 1. Staffel überrascht tags darauf gegen Mittag einen Bostonverband bei Tobruk und kann vier davon vernichten. Die erfolgreichen Schützen sind diesmal Homuth und Mentnich, sowie wiederum Marseille mit zwei Abschüssen. Auch die II. Gruppe hat einen großen Tag. In fünf Gefechten kehren ihre Maschinen elfmal wackelnd zurück, alles Curtiss-Abschüsse. Davon hat Feldwebel Reuter drei, Leutnant Jenisch, Rödel und Unteroffizier Gierster je zwei. Bei Tmimi erwischt dieselbe Gruppe zwei Tage später noch einmal zwei Curtiss.

Am 26. Mai beginnt die eigentliche Offensive des Afrikakorps, mit der Rommel einem Angriff seines Gegners Auchinleck zuvorkommt, den dieser für Anfang Juni geplant hat. Zu diesem Zeitpunkt sieht das Verhältnis der sich gegenüberliegenden Luftstreitkräfte folgendermaßen aus: Auf deutscher Seite stehen vier Jagdgruppen und eine Jagbgruppe mit insgesamt 180 Bf 109 bereit, daneben die III./JG 26 und ein paar Schwärme Nachtjäger der 1./NJG 2 mit 30 Bf 110 sowie das Stuka-Geschwader 3, mehrere Staffeln Ju 88 des Lehrgeschwaders 1 und eine Anzahl italienischer Verbände, darunter die in Martuba liegenden und mit der Macchi MC 200 und MC 220 ausgerüsteten Sturmgruppen 1, 2 und 4.

Dagegen bietet die englische Wüstenluftwaffe insgesamt 16 Jäger-Squadrons auf, die auf Gambut und El Adem stationiert sind. Ferner besitzt die RAF weitere 14 Bomberstaffeln, Fernjäger und Zerstörer.

Seit dem 7. Februar hat diese Wüstenluftflotte rund 300 Flugzeuge verloren, davon melden die deutschen Jagdflieger 158 Maschinen als abgeschossen.

SABOTAGETRUPPS – DIE »LONG RANGE DESERT GROUP«

Seit März 1942 häufen sich die Meldungen über das nächtliche Auftauchen englischer Kommandotrupps inmitten der eigenen Linien, denn überall, in Bengasi, Benina, Slonta, Berka und Barce führen diese Trupps ihre überraschenden Überfälle durch und verschwinden dann wieder so lautlos wie sie gekommen sind.

Von der hohen Kuppe jenseits der Straße, die am Flugplatz Derna vorbeiführt, hat man einen erstklassigen Rundblick über das gesamte Fluggelände. An einem Maitag liegt auf dieser Kuppe ein Mann und beobachtet intensiv das Treiben auf dem deutschen Platz. Ab und zu schaut er auf die Armbanduhr und macht sich Notizen. Der Mann im Tropenhemd und langen Staubhosen trägt einen ungepflegten Bart, und man hätte in ihm, seinem Äußeren nach zu urteilen, kaum einen englischen Offizier vermutet.

Dort unten scheint der Betrieb nach einem festen Zeitplan abzulaufen. Pünktlich um 10 Uhr morgens kündigen aufwirbelnde Staubfahnen den Start von 20 oder 30 Ju 52 an, die langsam abheben und nach einer Platzrunde in Richtung Norden über das Meer fliegen. Genau so pünktlich erscheinen die Transporter um 4 Uhr nachmittags wieder, diesmal schwer beladen mit Nachschubmaterial. Als die Abenddämmerung hereinbricht, hat der Unbekannte genug gesehen und erhebt sich von seinem Beobachtungsposten, um dann irgendwo im Geröll zu verschwinden.

Dieser Mann ist Major Vladimir Penjakoff, ein gebürtiger Russe, den die Engländer wegen seines schwer auszusprechenden Namens »Popski« nennen und der hier im Djebel von Derna nahezu einen Krieg auf eigene Faust führt. Mit Unterstützung der einheimischen Senussi-Araber konnte Penjakoff ein dichtes Agentennetz aufbauen und empfängt so von allen Seiten wichtige Informationen. Benzinlager, die plötzlich in die Luft fliegen, die Befreiung britischer Gefangener, all das geht auf Penjakoffs Konto. Irgendwo im Djebel liegt seine im Fels versteckte Funkstelle, von wo aus er seine Meldungen an das englische Hauptquartier weitergibt. Eine von ihnen hat an jenem Tage den Flugverkehr in Derna zum Inhalt.

Im Juni bereitet die Long Range Desert Group einen Anschlag auf Martuba vor, und wieder einmal hat der schon bekannte Major Stirling seine Hand im Spiel.

Um die Mittagsstunde des 12. Juni 1942 nähert sich eine kleine Wagenkolonne dem rot-weißen Schlagbaum eines italienischen Stra-

ßenpostens in der Nähe von Derna. Gemächlich sieht der neben dem Wachhäuschen dösende Soldat den Fahrzeugen entgegen. Als die Kolonne vor der Sperre hält, erkennt er im vordersten Kübelwagen zwei deutsche Unteroffiziere neben dem Fahrer. Dahinter warten zwei Lastwagen, einer davon mit einem erbeuteten britischen LKW im Schlepp. Alle Wagen tragen die bekannte Palme des Afrikakorps sowie taktische Zeichen an Türen und Rückwänden.

Der Posten verlangt das Losungswort, doch der Unteroffizier, der die Kolonne zu führen scheint, zuckt mit den Achseln. *»Keine Ahnung, wir kommen aus Agedabia, und man hat dort vergessen, es uns mitzuteilen. Im Mai hieß es »Fiume«. Genügt das nicht?«*

Jetzt hebt der Italiener bedauernd die Schultern. Es entwickelt sich ein heftiges Gespräch, und der Unteroffizier erklärt, daß er einen ganz wichtigen Auftrag habe. *»Los, mach kein Theater. Die Wagen müssen nach Derna. Hier sind die Papiere. Laß uns durch, wir sind sowieso schon zu spät dran!«*

Aus dem Wachraum tritt ein italienischer Offizier, der sich die Debatte anhört und anschließend die Kübelwagenbesatzung auffordert, mit in den Raum zu kommen. *»Wissen Sie,«* entgegnet er, *»die Sache ist riskant. Ich darf nun mal niemanden ohne Kennwort passieren lassen.«*

Nun wird der Anführer der Deutschen ungeduldig. *»Dann erkundigen Sie sich bei meiner Dienststelle. Auf alle Fälle werde ich melden, daß mich hier Italiener unnötig aufhalten.«*

Da gibt der italienische Offizier nach und läßt die Kolonne weiterfahren. Spät am Abend wird der Konvoi an einer Kreuzung von einem deutschen Feldweibel gestoppt. *»Fahrt in der Dunkelheit lieber nicht weiter, denn es treiben sich hier Sabotagetrupps der Tommies herum. Da vorn ist ein Lager, wo Ihr schlafen könnt.«*

Nach wenigen Minuten ist das Lager erreicht. Die Neuankömmlinge stellen sich sogleich mit Kochgeschirren an der Feldküche an. Nach dem Essen beschließen sie, doch noch ein Stück weiterzufahren, ehe es gänzlich dunkel wird.

Kaum außer Sicht, biegen die Wagen von der Straße ab und halten weitab in der Wüste. Ein Beobachter wäre nun aus dem Staunen nicht herausgekommen. Plötzlich geraten die Zeltplanen auf den Ladeflächen in Bewegung, denn über ein Dutzend Männer in Pullovern und Wollkappen springen herunter. Englische, deutsche und französische Laute vermischen sich. Was hier inmitten der Wüste sein Lager aufschlägt, ist in der Tat einer dieser gefürchteten englischen Kommando-

trupps. Sein Ziel sind die deutschen Flugplätze von Martuba und Derna.

Der Trupp steht unter der Führung von Captain Buck und Leutnant Jordan, einem Franzosen. Ein Teil der bis an die Zähne bewaffneten Männer sind französische Fallschirmjäger, die der Spezialeinheit des Major Stirling angehören. Doch viel interessanter ist die Betrachtung der ähnlich bewaffneten Leute in deutschen Uniformen.

Einer der Fahrer ist Captain Buck selbst, der fließend deutsch spricht. Nach seiner Flucht aus der Gefangenschaft bei Gazala kam ihm die Idee zur Aufstellung eines Sabotagetrupps, der aus lauter antinazistisch eingestellten Deutschen bestehen sollte. Es dauert auch nicht lange, bis Buck sein verwegenes, in der Mehrzahl aus deutsch-jüdischen Emigranten bestehendes Kommando aufstellen kann. Jeder von ihnen weiß, daß er im Falle einer Gefangennahme sein Leben verwirkt hat. In einem Speziallager werden sie nach deutschem Vorbild gedrillt, erhalten gefälschte Soldbücher, tragen Marschbefehle, Feldpostbriefe und Familienfotos bei sich. Die Ausbildung übernehmen zwei ehemalige deutsche Unteroffiziere, die man aus einem Lager ausgesucht und nach vielen scharfen Prüfungen als vertrauenswürdige Anti-Nazis befunden hat. Diese beiden sind auch bei dem jetzigen Unternehmen dabei und führen als deutsche Unteroffiziere den Konvoi.

Am nächsten Morgen ist Lagebesprechung. Man müßte unbedingt das Losungswort kennen, überlegt Captain Buck, und mit dem Gedanken »Freiheit siegt« schreibt er einen Brief an den Feldwebel, der sie an der Kreuzung gestern angehalten hat. Buck bittet darin um das Kennwort, sein Auftrag sei so wichtig, aber er hätte dauernd Schereereien, weil er die Losung nicht kenne.

Zwei Palästina-Deutsche in Unteroffiziersuniform fahren los. Und der Trick gelingt. Sie erhalten die Losung: Bei Anruf »Siesta« und als Antwort »Eldorado«!

Am Abend des 13. Juni erreicht das Kommando den Punkt, wo man sich trennen will. Die letzten kurzen Anweisungen erfolgen: »Korporal Tourneret geht mit vier seiner Leute und drei ›Deutschen‹ nach Martuba, Leutnant Jordan mit acht Mann nach Derna. Sprengladungen an die Flugzeuge, Handgranaten in Hallen und Unterkünfte. Telefonleitungen durchschneiden und vielleicht ein paar Gefangene. Ich warte mit dem Rest hier auf Eure Rückkehr. Geht etwas schief, versucht jeder, sich zum Treff mit der ›Long-Range-Desert-Group-Patrouille durchzuschlagen!«

Unendlich langsam tastet sich die Jordan-Gruppe an Derna-West

heran. Dann hält der Wagen. Hundert Meter vor dem Kino. Deutlich können die Männer das Surren des Filmvorführgerätes hören.

»Der Motor ist heißgelaufen,« sagt der Fahrer. »Ich hole schnell etwas Wasser da drüben.« Schon verschwindet er im Dunkeln. Leutnant Jordan wird unruhig, als der Fahrer auch nach geraumer Zeit noch nicht wieder auftaucht.

Da hört er plötzlich ein leises Kommando und das Tappen von Fußtritten. Jordan springt mit einem Satz über das Wagengeländer – in die Arme zweier deutscher Soldaten. Der ganze Wagen ist von Deutschen umstellt, mit Maschinenpistolen im Anschlag.

»Alle Franzosen rauskommen!« brüllt einer. Im Nu herrscht ein fürchterliches Durcheinander. Eine französische Handgranate fliegt in die deutschen Reihen, ein anderer Fallschirmjäger schießt aus seiner Maschinenpistole wie wild um sich. Die Deutschen werfen sich zu Boden und erwidern sofort das Feuer. In diesem Tumult kann sich Jordan losreißen und taucht mit ein paar gewaltigen Sprüngen in der Dunkelheit unter. Die Kommandoangehörigen in deutscher Uniform wissen, was ihnen jetzt bevorsteht. Als sie erkennen, daß es kein Entkommen mehr geben kann, wirft einer von ihnen eine Handgranate in den Munitionsstapel auf dem Wagen. Sie sprengen sich selbst in die Luft. Als einziger erreicht Leutnant Jordan den Treffpunkt mit Captain Buck.

Sie warten über eine Woche auf Versprengte des Trupps. Vergebens. Und auch die auf Martuba angesetzte Gruppe wird entdeckt. Nach einer wilden Schießerei geraten alle Männer in Gefangenschaft.

Die deutschen Flugplätze und die Messerschmitt des JG 27 sind somit einer Katastrophe knapp entgangen. Denn welchen Schaden diese Sabotagetrupps anrichten können, zeigen die zur gleichen Zeit durchgeführten Kommandoeinsätze gegen Berka, Benina und Barce. Das Resultat: sechzehn zerstörte Flugzeuge sowie eine Reihe in die Luft gejagte Munitionslager und Werkstätten.

In Benina ist es Major Stirling persönlich, der dort die Tür eines Wachlokales aufreißt, eine Handgranate zieht und sie dann dem gerade seinen Bericht schreibenden Offizier zuwirft. »Da, fang!« schreit er. Verdattert fängt der Deutsche die Granate tatsächlich auf und läßt sie entsetzt fallen. Stirling schlägt die Tür wieder zu, und während sich der britische Trupp zurückzieht, zerfetzt eine gewaltige Explosion alles, was sich im Wachraum befindet.

Da die englischen Störaktionen ständig zunehmen, stellt jede Staffel Anfang Juli befehlsmäßig einen Sabotageabwehrtrupp auf. Jede Nacht

fährt einer dieser Trupps, zwei Unteroffiziere und zehn Mann stark, in einem Opel-Blitz von den Unterkünften am Strand zu den Liegeplätzen der Maschinen.

Unteroffizier Werner Seidel hat seinen Trupp in Rollfeldnähe untergebracht und sitzt neben einem Leutnant der Flak vor einem Zelt. Beide sehen in die schlafende Wüste hinaus. Der aufkommende Mond läßt verschwommen die vordersten Messerschmitt erkennen. Weiter dahinter stehen die dickbäuchigen Ju 87, die aufgetankt und startbereit auf den morgigen Einsatz warten.

Es ist eine eigenartige Beleuchtung. Man kann Zeitung lesen, so hell ist das Mondlicht, jedoch der Blick in die Wüste hinein reicht kaum 200 Meter weit.

Mitternacht ist vorbei, als Seidel jäh das Gespräch mit dem Leutnant unterbricht. »Still! Da ist doch irgendwo Motorengeräusch!« Da die Deutschen strikten Befehl haben, des nachts nicht mit Kraftfahrzeugen zu fahren, kann dies nur der Tommy sein.

Die beiden Männer lauschen angestrengt, doch das Geräusch verstummt bald. »Da fährt doch wieder einer trotz des Verbotes,« sagt der Leutnant.

»Vielleicht sind es doch Engländer.«

Dann ist das leise Motorengeräusch wieder zu hören, kommt schnell näher. Kälte und Müdigkeit sind auf einmal wie weggeblasen. Seidel rast in das Zelt: »Alaaarm!«

Die Männer fahren hoch, greifen nach ihren Waffen, eilen hinaus, springen auf den Opel. Der fremde Motor, wieder verstummt, heult plötzlich auf. Ganz nahe. Das Geräusch kommt aus der Richtung, wo die Stukas stehen.

Plötzlich schießt dort eine grelle Stichflamme hoch, das Tacken eines MGs dringt durch. Also doch Engländer!

Schon brennt eine weitere Junkers, Munition geht hoch und die Bomben unter den Tragflächen explodieren.

In Höchstfahrt jagt der Opel-Blitz hinüber zu den Messerschmitt, während eine dritte Ju 87 in Flammen aufgeht. Leuchtschurgeschosse umschwirren jetzt auch den Opel. Von den Engländern hingegen ist kaum etwas zu sehen.

Nach wenigen Minuten endet der Spuk, wild durch die Wüste rasend verschwinden die Briten wieder. In der Morgendämmerung startet sofort eine Messerschmitt-Rotte und erwischt tatsächlich weit draußen in der Wüste ein paar Fahrzeuge. Damit endet ein weiterer Streifzug von Major Stirlings Spezialeinheit.

In der Nacht zum 8. Juli beschießt eine »Jock-Kolonne« den Flugplatz Fuka. Die »Jock-Kolonnen« sind leichte gepanzerte reguläre Abteilungen, die tief im gegnerischen Hinterland Verwirrung in das Nachschubsystem bringen, und tragen diesen Namen nach ihrem Erfinder Jock Campbell.

Stirlings Abteilungen schlagen in der Nacht zum 13. Juli erneut zu und zerstören über 20 Maschinen auf den Flugplätzen um Fuka. Sein letztes Unternehmen im Juli führt Stirling in der Nacht zum 27. aus. Hierbei fallen wieder eine Reihe von Flugzeugen den englischen Sprengladungen zum Opfer. Danach überqueren Teile der »Geisterarmee« die als unpassierbar geltende Kattara-Senke, der Rest wird irgendwo in der Wüste von Flugzeugen abgeholt.

BIR HACHEIM – TOBRUK

Nach erfolgter Bombardierung gegnerischer Flugplätze durch deutsche und italienische Verbände in der Nacht zum 26. Mai 1942 beginnt um 5 Uhr morgens auch für die Jäger der erste Großkampftag der Rommelschen Offensive. Während die Stukagruppen unaufhörlich auf die Gazala-Stellung hinabstürzen, stellen sich die Panzer des Afrikakorps dem Gegner im Süden bei Bir Hacheim zum Kampf. Noch einmal entwickelt sich das typische Bild einer Wüstenschlacht, in der Angriff und Gegenangriff sich ständig ablösen.

Das JG 27 fliegt am ersten Tag fünfzehn Einsätze zur Unterstützung der Erdtruppen. Nur eine Curtiss wird abgeschossen. Einen Tag später sind es schon zwanzig Einsätze, wobei die Engländer in Luftkämpfen fünf Curtiss verlieren, doch einer der erfolgreichsten Flugzeugführer der II. Gruppe, Feldwebel Horst Reuter, gerät in Gefangenschaft.

Vier Curtiss und drei Hurricane sind die Abschußfolge des 28. Mai, an dem auch Oberleutnant Simon in Tmimi auf einem Werkstattflug tödlich abstürzt. Und auch der nächste Tag bringt dem Geschwader einen Verlust, als diesmal Leutnant von Fricke nach einer Notlandung östlich Gazala von den Engländern gefangengenommen wird. An diesem 29. Mai meldet das JG 27 wiederum fünf Curtiss-Abschüsse.

Bei teilweise freier Jagd erringt das Geschwader am 30. Mai seinen ersten größeren Erfolg. Leutnant Sinner beschießt eine Curtiss im Vorbeiflug aus ziemlich großer Entfernung und ist selbst überrascht, als die gegnerische Maschine dann aus 4500 Metern Höhe abtrudelt und brennend aufschlägt. Siebzehn Jagdmaschinen werden als abge-

schossen gemeldet, allein drei durch Oberleutnant Vögl. Am letzten Tag des Monats sind es sogar neunzehn Curtiss. Marseille hat davon drei, Vögl wieder zwei, Steinhausen und Otto Schulz ebenfalls zwei. Diesmal geht es, im Gegensatz zu den vorangegangenen Gefechten, nicht ohne Verluste ab. Oberfeldwebel Krenske wird gefangengenommen und Oberleutnant Fluder, Kapitän der 6. Staffel, bleibt vermißt. Der ebenfalls zunächst als vermißt geltende Gromotka kehrt am nächsten Tag wieder zurück, seine Maschine liegt mit einem Kühlertreffer irgendwo draußen in der Wüste.

Marseille und sein Rottenflieger Pöttgen führen mit zwei Abschüssen am 1. Juni die Erfolgsserie fort. Es ist zugleich der erste Luftsieg des selbstlosen Pöttgen, der nun schon in hundert Einsätzen Marseille und auch Homuth den Rücken gedeckt hat. Und nur, weil die Curtiss dem Feuerstoß Marseilles ausweichen kann, gelingt ihm dieser Abschuß.

Unterdessen nimmt Rommel eine Umgruppierung seiner Streitkräfte vor und wird dabei durch einen starken Sandsturm unterstützt. Die dadurch entstehende Atempause läßt die Engländer glauben, Rommel ziehe sich zurück. Doch der Schein trügt.

Vom 26. Mai bis 1. Juni 1942 erringen die deutschen Jagdgruppen insgesamt 59 sichere Luftsiege. So viele Flugzeuge wie in dieser einen Woche sind in Afrika bisher nicht in einem Monat abgeschossen worden. Als Folge dieser hohen Verluste stellen die Engländer ihre Tiefangriffe ein.

Bei den Jagdfliegern in Tmimi und Martuba herrscht trotz aller Beanspruchung verständliche Hochstimmung. Darüber hinaus wird aber nicht vergessen, gerade in diesen Tagen die Flugfelder besonders streng zu bewachen, da den Deutschen die Auswirkungen der Sabotageüberfälle der letzten Zeit immer noch deutlich vor Augen stehen.

Rommels Stoß zielt nun auf das Wüstenfort Bir Hacheim, in dem sich eine französische Kampfgruppe unter General Koenig auf den kommenden Angriff vorbereitet. Da die Panzerkräfte im Norden gebunden sind, konzentriert sich auch die Luftwaffe auf dieses Fort.

Am 3. Juni fliegen die Messerschmitt zwölf Einsätze und holen zehn Curtiss vom Himmel. Zum erstenmal in seiner fliegerischen Tätigkeit erzielt Marseille sechs Abschüsse während eines Einsatzes, und zwar von 12.22 bis 12.33 Uhr bei einem Stuka-Begleitschutz gegen Bir Hacheim, also innerhalb von elf Minuten! Lassen wir seinen Rottenflieger Pöttgen dazu berichten:

Die Engländer flogen alle sechs hintereinander in Reihe in etwa 800

Meter Höhe. Ich selbst flog hinter Marseille und mußte mich beeilen, die Rückendeckung zu halten und gleichzeitig die Abschüsse festzuhalten und den Aufschlagsort auszumachen. Alle Maschinen wurden in den Kurven abgeschossen. Marseille hatte für das Vorhalten in der Kurve ein unwahrscheinliches Gefühl. Sobald er schoß, brauchte ich nur auf die feindliche Maschine zu achten. Die Garbe begann vorn auf der Motorschnauze und endete in der Kabine. Marseille hatte bei diesen sechs Abschüssen einen Gesamtmunitionsverbrauch von 10 Schuß 2-cm-Kanonen und je 180 Schuß MG 17.»

Die noch lebenden Waffenwarte Marseilles können diese unwahrscheinlich klingenden Angaben bezeugen. Marseille wußte damals selbst nicht, wie er vorhielt. *»Ich habe immer festgestellt«, sagt Pöttgen, »daß er beim Kurvenkampf die Maschine abdrosselte. Er flog dadurch die Kurve noch enger und war etwas tiefer als sein Gegner. Dann plötzlich ein Feuerstoß, und die andere Maschine schmierte ab.«*

Was diese sechs Abschüsse des 3. Juni noch wertvoller macht, ist die Tatsache, daß der unter dem Schutz der Marseille-Staffel stehende Stukaverband trotz eines von etwa 35 englischen Jägern durchgeführten Angriffs ohne einen einzigen Verlust wieder zurückkehrt. Nur eine der Messerschmitt erhält einen Motortreffer. Es ist die Maschine von Leutnant Jenisch, die dann bei Bir Hacheim heruntergehen muß. Jenisch springt heraus und rennt davon, als ihn plötzlich englische Jäger im Tiefflug beschießen, doch glücklicherweise erreicht der Leutnant nach längerem Fußmarsch die eigenen Linien.

Ein dramatisches Ereignis spielt sich am 4. Juli im Tmimi ab, als Marschall Kesselring während eines Inspektionsfluges 30 km südlich der Stadt mit seiner Ju 87 notlanden muß. Sofort fliegen die deutschen Jäger in großer Zahl freie Jagd über der Notlandestelle, um britische Flieger fernzuhalten, und geben anschließend den »Störchen« Begleitschutz, die den Marschall aus der Wüste abholen.

Vom 3. bis 5. Juni verliert der Gegner insgesamt 36 Curtiss, den Großteil davon im Raum Bir Hacheim. Beim letzten Einsatz des Geschwaders wird Leutnant Kalista abgeschossen. Seine Kameraden warten sehr lange auf ihn. Doch er bleibt vermißt.

Der Kampf um das Wüstenfort steigert sich, die Luftstreitkräfte beider Seiten greifen in immer stärkerem Maße ein. Mehrmals am Tage sind die Stukas über Bir Hacheim, bombardieren die Stellungen, fliegen ab. Als einmal die Junkers hintereinander fünf Vollkreise fliegen, ohne anzugreifen, ertönt im FT irgendeiner begleitenden Messerschmitt eine lästernde Stimme: *»Heute versuchen's die Stukas mal mit der morali-*

schen Wirkung.« Und ein anderer fällt mit dem Kinderlied ein: »Ringel, Ringel, Reihe.«

Es braucht nicht ausführlich erwähnt zu werden, daß der Landung eine saftige Belehrung bezüglich Funkdisziplin folgt.

Von den drei Luftsiegen am 7. Juni verbucht Marseille wieder zwei für sich. An diesem Tag fliegt Pöttgen hinter Homuth und hat plötzlich eine Curtiss hinter sich.

»Elbe 3, hochziehen!« ruft Marseille, als er bemerkt, daß Pöttgen den Gegner nicht sieht. Der Angerufene reagiert sofort, zieht hoch und schaut nach hinten. Sieht, wie eine Curtiss sich soeben auf den Rücken dreht. Dann stürzt sie brennend hinab.

Da schreit Marseille erneut: »Pöttgen, hochziehen!« Und es gelingt ihm, nun die zweite hinter seinem Rottenflieger sitzende Curtiss abzuschießen. Zwei Stück in zwei Minuten.

Am 8. Juni hat Bendert eine Doublette, dann fällt der erfolgreiche Feldwebel Walchhofer in einem weiteren Luftkampf des Tages. Augenzeugen sehen, wie er bei einem Frontalangriff Treffer erhält. Zunächst scheint alles gut zu gehen, Walchhofer landet sicher neben einer Piste – da rollt seine Messerschmitt auf eine Mine und explodiert. Tags darauf erwischt es Unteroffizier Pfeffer nördlich Bir Hacheim. Er gilt seitdem als vermißt. An diesem Tag übernimmt Eduard Neumann das JG 27 als Geschwaderkommodore.

Zum erstenmal kommen am 10. Juni die Deutschen mit den frisch eingesetzten Spitfire in Berührung. Eine davon kann die III./JG 53 abschießen.

Luftkampf bei Bir Hacheim. Mit zertrümmertem Lader muß sich Leutnant Sinner im Gleitflug zu den deutschen Linien zurückstehlen. Unterwegs kreuzen zwei Curtiss seinen Weg, stürzen erschrocken weg, erkennen nicht, wie es um die einzelne Messerschmitt steht. Insgesamt werden zehn Abschüsse gezählt, und auch diesmal keine Erfolgsmeldung ohne Marseille. Er hat vier.

In der Nacht zum 11. Juni brechen die Reste der Garnison von Bir Hacheim aus, ehe die Deutschen das tapfer verteidigte Fort einnehmen. Damit beendet Rommel die zweite Runde seiner Schlacht und kann jetzt seinen Angriff im Norden wieder verstärkt fortführen.

Marseille bringt am Nachmittag des 11. Juni zwei Abschüsse mit nach Hause. Bei El Adem wird am gleichen Tag Unteroffizier Zeller vermißt.

Tag für Tag entbrennen jetzt ausgedehnte Luftkämpfe. Am 12. Juni hat die englische Luftwaffe nach eigenen Angaben elf Verluste, sechs

davon durch deutsche Jäger. Und so lautet die gegnerische Berichterstattung: »Gegen Abend erschienen über 100 feindliche Flugzeuge über El Adem, und 6 Jägersquadrons waren in den bisher heftigsten Luftkampf der Schlacht verwickelt. Man glaubt, daß 11 feindliche Maschinen zerstört worden waren bei einem Verlust von 5 britischen Jägern.«

Vergleiche ergeben, daß sich diese fünf Luftsiege unter Franzisket, Clade, Gierster und Steinhausen, letzterer mit einer Doublette, aufteilen.

13. Juni. In zwei Luftkämpfen am frühen Morgen und am Abend kann die I. Gruppe nicht weniger als neun Jagdflugzeuge abschießen. Körner ist mit drei Abschüssen erfolgreich, vier holt wiederum Marseille vom Himmel.

Zu dieser Zeit versucht die britische Marine, zwei Geleitzüge von Gibraltar nach Alexandria durchzubringen. Denn nicht nur Rommel ist auf Nachschub angewiesen. Zwischen Kreta und der Cyrenaika müssen die Konvois die sogenannte »Bomben-Allee« passieren, ein Gebiet, in dem die deutschen Sturzkampfflugzeuge auf sie lauern. Im Zuge dieser Operation fliegt das JG 27 und die III./JG 53 vor allem Seenotschutz und Aufklärung. Am Abend des 14. Juni fangen die Deutschen nördlich Derna zwei Beaufighter-Fernjäger ab und schicken sie ins Meer. Von den insgesamt 12 Abschüssen des Tages erzielt Leutnant Körner drei. Dagegen büßt die III./JG 53 zwei Maschinen ein. Leutnant Hein von der I./JG 27 muß notwassern und wird später von einem U-Boot aufgefischt. Auch die II. Gruppe kommt nicht ohne Verluste davon. Etwa 2 km nördlich Gazala steigt Unteroffizier Gierster über See mit dem Fallschirm aus. Flaktreffer in seiner Maschine. Kameraden sehen ihn auf den Wellen schwimmen und leiten anschließend eine umfangreiche Bergungsaktion ein. Gierster wird nie mehr gefunden.

Am 15. Juni landet Oberleutnant Heinecke von einem Einsatz. Er meldet den Abschluß einer Liberator in der Gegend von Derna, den ersten Abschluß einer viermotorigen Maschine durch das JG 27. Dann kehren Marseille und Steinhausen zurück, beide haben je vier Luftsiege. Und auch Leutnant Schroer wackelt zweimal, ebenfalls Körner. Das sind zusammen fünfzehn Abschüsse für die deutschen Jäger.

Schon sind Rommels Panzer bis vor Sidi Rezegh und El Adem vorgestoßen, und da kommt schließlich am 16. Juni der Augenblick, an dem die I. Gruppe nach Gazala verlegt. Gazala! Was für ein Wiedersehen!

El Adem fällt einen Tag später. Nun müssen die Engländer den Angriff auf Tobruk erwarten, doch das Afrikakorps stößt zunächst an der Festung vorbei in Richtung der ägyptischen Grenze.

In der Geschwadergeschichte ist der 17. Juni ein bemerkenswerter Tag. Um 12.35 Uhr setzt Marseille mit seinem Schwarm in Gazala zur Landung an, doch bevor er endgültig einschwebt, jagt er über den Platz, wackelt sechsmal. Jubelnd winken die Untenstehenden hinauf: Er hat den 101. Abschuss!

Von allen Seiten eilen die Männer herbei, umringen die gelbe »14«. Marseille hebt das Kabinendach zur Seite, sein Bordwart Meyer löst den Anschnallgurt. Doch Marseille bleibt sitzen, den Kopf nach hinten geneigt, mit maskenhaft starrem Gesicht unter der Haube.

Als er auf die Fläche klettert, wollen ihn die Männer auf die Schultern heben. Er winkt ab. Er sieht grau und unendlich müde aus. Zum erstenmal wird vielen Umstehenden bewußt, welche ungeheuerlichen Anstrengungen und welche Konzentration die scheinbar so leicht errungenen Luftsiege ihm abverlangt haben mußten. Man hält ihm eine Zigarette hin, und alle sehen, wie seine Hände zittern. Doch nach wenigen Zügen strahlen seine Augen auf. Das Lachen ist plötzlich wieder da. Wo die ehrfürchtig Staunenden eben noch in ein Gesicht sahen, in das der Krieg mit unheimlicher Schärfe seine Eindrücke eingegraben hat, steht im nächsten Augenblick ein strahlender, unbekümmerter Junge unter ihnen.

Marseille meldet sich beim Kommodore zurück. Neumann beglückwünscht ihn herzlich und teilt ihm anschließend mit, daß er sich laut Fernschreiben im Führerhauptquartier die Schwerter abholen soll. »Anschließend machen Sie Urlaub, Seille.«

Am nächsten Morgen fliegt eine Ju 52 über das Mittelmeer in Richtung Heimat. In ihr die wertvollste Fracht, die sie je flog: Marseille, der wohl beste Jagdflieger Nordafrikas.

So herrlich die Erfolge des 17. Juni auch sind, sie werden durch den Verlust von Oberleutnant Otto Schulz überschattet. Bei Sidi Rezegh sieht man ihn noch im Luftkampf, noch um 16.20 Uhr meldet er seinen 51. Abschuß, eine Hurricane. Dann verliert sich die Spur. Das Schicksal von Schulz bleibt bis heute ungeklärt.

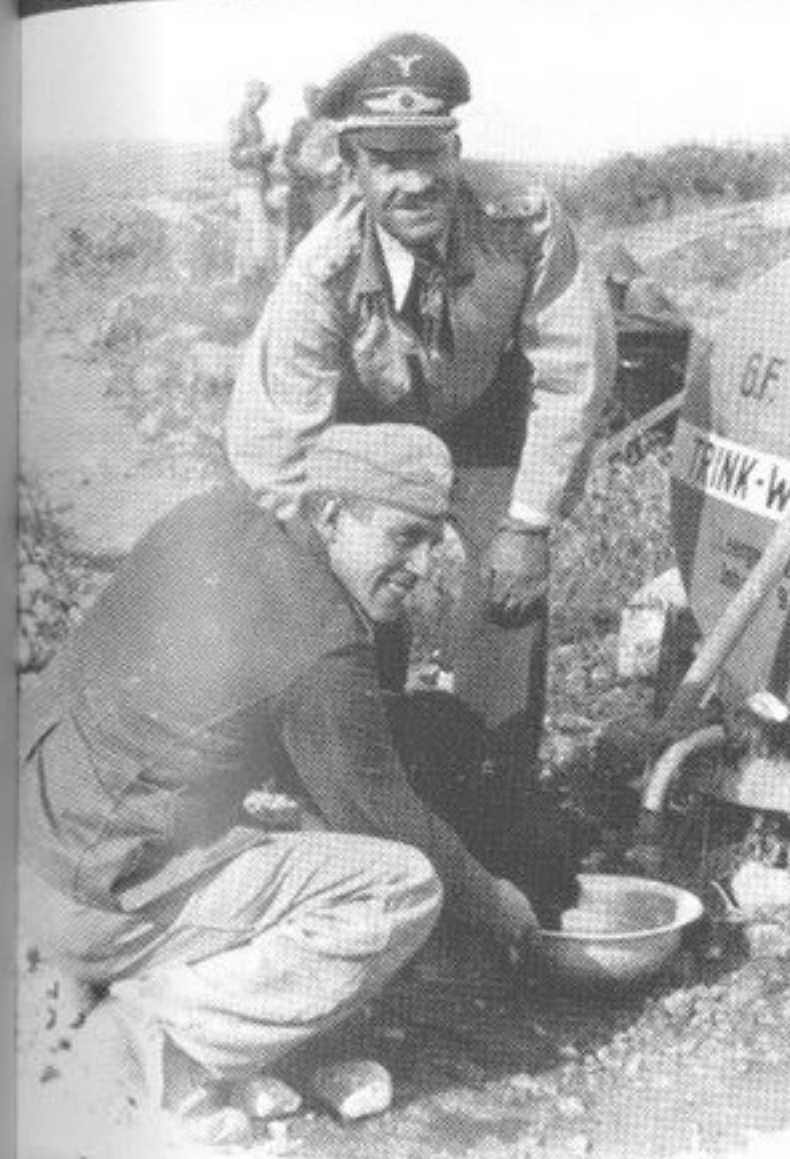
Die Lufttätigkeit der Deutschen konzentriert sich jetzt in den folgenden Tagen immer mehr auf Tobruk. Ständig sind die Stukas über der Hafenstadt, während sich die gegnerischen Jagdeinheiten bereits nach Sidi Barrani zurückziehen, nachdem sie ihre Plätze um Gambut aufgeben mußten und auch in Sidi Azeiz nicht mehr sicher sind. So er-



Olt. Werner Stahl, die Seele des Nachrichtenswesens des Geschwaders während der gesamten Kriegszeit (links)



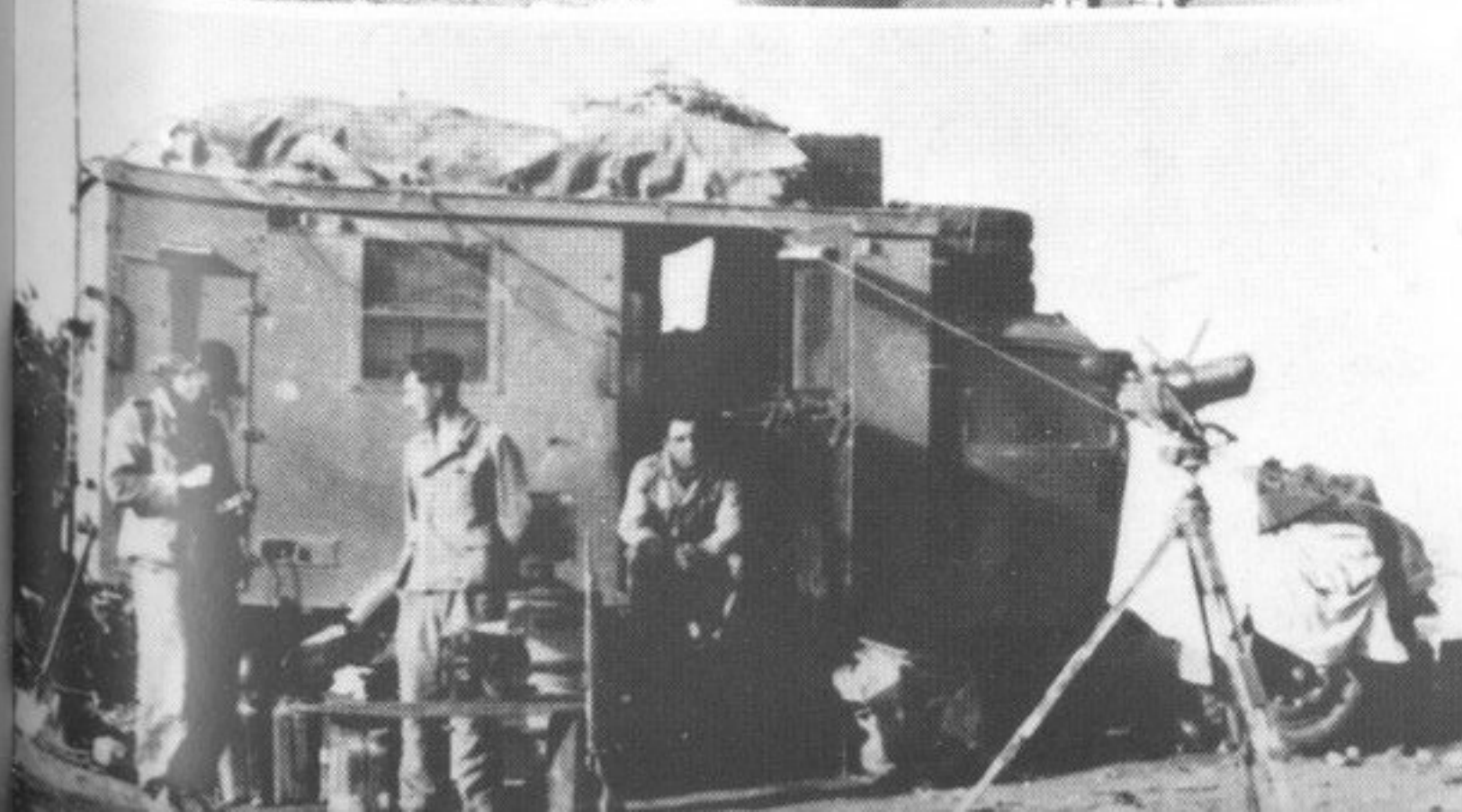
Hptm. Könneke, Chef der LN-Kompanie des Geschwaders, gefallen 1944 in Italien als Fallschirmjäger durch Partisanen (rechts)



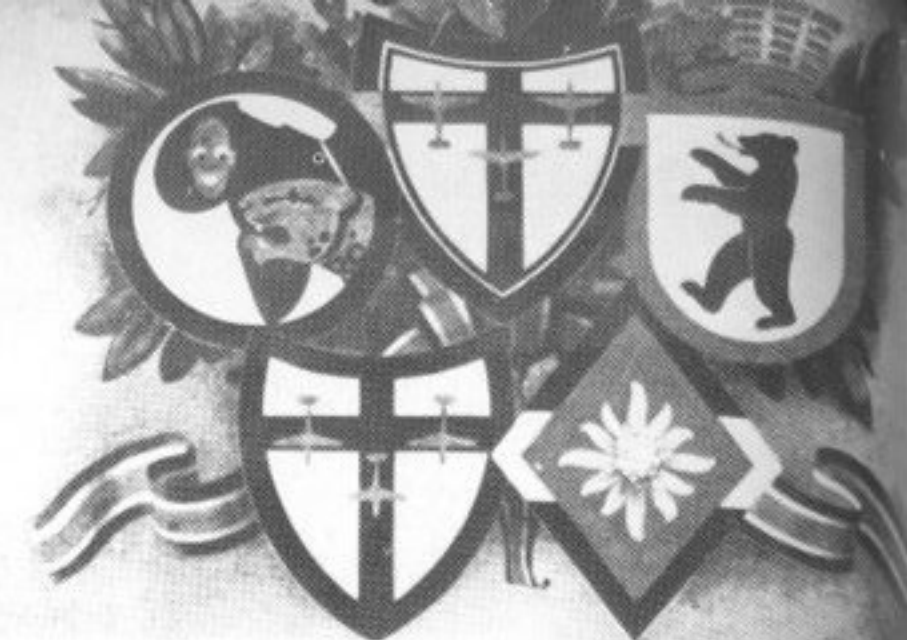
Ofw. Kleinschmidt, Geschwaderstabschreiber, versorgt den Hund (als dunkler Schatten zu sehen) des Gen. Galland mit Trinkwasser anlässlich dessen Inspektion des JG 27 in Afrika (links)



Stabsarzt Dr. Winkelmann, der die Angehörigen der II./JG 27 ärztlich betreute und viel von der Psyche der Jagdflieger verstand (rechts)



Kiebitz-Trupp der LN-Komp. 1942 in Afrika; von links: Wendland†, Schreier und Mandörfer



Geschwaderschild in
Quoteifija, El Alamein-
Front

Die Wappen der 4 Gruppen
des Geschwaders, Mitte
oben das Geschwader-
wappen selbst



Unterkunftszelte im
Dünengelände

Edu Neumann steigt
in die Hose. Oder steigt
er aus?



Karl-Heinz
Bendert
in Fahrt (oben)



»Fiffi«
Stahlschmidt
und seine
Buchführung
(Mitte links)



»Fiffi«
Stahlschmidt
aalt sich
(Mitte rechts)



Herbert
Schramm
hat einen
»abgeknipst«
(unten links)



So liebten
ihn alle:
Kommodore
Edu Neumann,
der Wahl-
afrikaner
(unten rechts)



Oberleutnant
Redlich
(oben links)



Marseille, Schlang
und Mentnich vor
der 3. Staffel
zu Besuch bei der
von Schröder ge-
führten 8. Staffel
in Bir el Abd,
Marseille,
Könnecke,
Kaiser, Keller,
Pfeffer,
Schlang,
Mentnich,
unbekannt
(oben rechts)



Schröder und
Esenlaub
(Mitte)



Das Grab von
Oberleutnant Fluß

Oblt. Jochen
Marseille ent-
spannt sich nach
einem erfolgrei-
chen Luftkampf

klärt sich, daß bis zum 20. Juni nur vier britische Maschinen abgeschossen werden. Während Rommel bereits Bardia erreicht, landet auch die III./JG 53 in Gazala.

Wie schon einmal in der Geschichte des Afrika-Feldzuges hängen jetzt die Messerschmitt wieder in Schwärmen über dem Himmel Tobruks, fliegen den Begleitschutz der Stukas, die den Hafen und die Felsenbunker pausenlos mit Bomben belegen. Am 20. Mai führen deutsche und italienische Luftstreitkräfte etwa 750 Einsätze gegen die britische Festung durch. Tobruk ist sturmreif. Am Abend des 21. Juni 1942 ist das gesamte Festungsgebiet in deutschen Händen. Als letzte Einheit ergeben sich die Schotten. Fast 33 000 britische Soldaten geraten in Gefangenschaft und hinterlassen den Siegern eine riesige Beute.

Die Entscheidung in Afrika scheint damit gefallen zu sein. Der Blick geht jetzt nach Kairo, zum Suezkanal.

Kurz vor der Einnahme Tobruks verlegt die II./JG 27 nach El Adem und ist zeitweilig dem Gefechtsverband Sigel unterstellt, zu dem neben den Aufklärern der 2. (H)/14 noch zwei Ju-87-Gruppen sowie ein paar Zerstörer der III./JG 26 gehören. Bei einem von El Adem aus geflogenen Einsatz erhält Leutnant Doyé so starke Flaktreffer, daß ihm nur noch eine Notlandung bei Tobruk übrigbleibt. Von der III. Gruppe wird bei Sidi Rezegh Unteroffizier Fahrenberger von einer Curtiss verfolgt und abgeschossen, kann sich aber durch Absprung retten.

Im Raum Tobruk brechen die ersten Kommandos auf, um Beute zu machen, obwohl immer noch Schießereien mit versprengten englischen Trupps im Gange sind. Für das Geschwader schafft Hauptfeldwebel Braun mit seinen Mechanikern der II. Gruppe in zwei Tagen 25 LKW heran und gilt in dieser Hinsicht als erfolgreichster Beutemacher. Der dazugehörige britische Sprit ist ebenfalls in Mengen vorhanden.

Für die deutschen Soldaten bleiben diese Vormarschtage vor allem in Bezug auf Ernährung unvergeßlich. Es gibt Corned Beef, Ananas, Pfirsiche, Dosenmilch und viele andere leckere Dinge in rauen Mengen. Tobruk bietet alles. Es wird international gespeist: Englische Kartoffeln aus Dosen, amerikanischer Schinken, australische Leberwürstchen und deutsche grüne Bohnen.

Oft unterhält man sich mit englischen Gefangenen, doch die wenigsten denken darüber nach, wenn sie von diesen Soldaten hören: »Die Deutschen gewinnen die Schlachten, aber England den Krieg!«

Gambut mit seinem 6 km langen Platz ist das nächste Sprungbrett der Jagdfliegergruppen. Am 22. Juni verlegen zunächst die I./JG 27 und die III./JG 53 dorthin. Gambut trägt nicht zu Unrecht den Beinamen »Hölle von Afrika«, da der Wind ständig ungeheure Sandwolken über das Hochplateau wirbelt.

Einen Tag später folgt die II. Gruppe nach Gambut, verlegt am Abend jedoch gleich nach Menastir bei Bardia weiter. Schließlich landet am 25. Juni auch die III./JG 27 auf dem neuen Einsatzplatz.

Die Engländer fluten über die ägyptische Grenze zurück und versuchen, bei Marsa Matruk eine neue Abwehrstellung auszubauen, ihre Jagdmaschinen sind den ganzen Tag über im Einsatz. Schroer schießt am 23. Juni bei Sidi Omar eine Curtiss im Luftkampf ab, Leutnant Sinner gerät am 24. Juni mit seinem Schwarm an eine Hurricane-Formation, wobei Sinner nach dem Abschluß eines Gegners selbst dann einige Treffer abbekommt, die ihn anschließend zur Notlandung zwingen. In diesen Tagen fordern die luftkämpferischen Ereignisse den Jagdfliegern äußerste Konzentration ab. Sie sind nicht selten bis zu sechzehnmal in der Luft. Am 25. Juni meldet Unteroffizier Schwekutsch einen Motorschaden, kurz darauf springt er ab. Dafür müssen zwei Curtiss durch Leutnant Jenisch herunter.

Am nächsten Tag erreichen deutsche Panzer das Vorfeld von Marsa Matruk. Gleichzeitig belegen sämtliche vier Jagdgruppen den Platz Sidi Barrani. Der nächste Sprung nach Vorn ist getan. Die Bodenkolonnen brauchen natürlich etwas länger, fahren über den Halfaja-Paß an Sollum vorbei und machen in Chania Halt, etwa 25 km östlich von Sidi Barrani.

Der 26. Juni bringt für die Jäger sogleich Hochbetrieb. Sie starten mittags mit acht Maschinen gegen einen von 12 Curtiss geschützten Bostonverband. Bei diesem Angriff schießen die Deutschen vier Begleitjäger ab. Danach kommt gleich der zweite Einsatzbefehl. Eine weitere geschützte Bomberformation. Mit sechs Messerschmitt stürzen sich die »27er« auf den gemeldeten Gegner und bezwingen sechs Curtiss.

Pöttgen und Mroska fliegen am Nachmittag Platzschutz über Sidi Barrani und schießen dabei zwei Curtiss ab. Die nächste Feindberührung läßt nicht lange auf sich warten, sie beginnt mit der Begegnung eines Schwarmes Bf 109 mit sechs Curtiss und endet mit dem Abschluß dreier dieser Jagdflugzeuge.

Bei freier Jagd über den Panzerspitzen entdecken die deutschen Jäger abermals eine gegnerische Kampfformation. Es sind sechs Bomber und zwölf Curtiss. Von diesem Treffen bringt Schroer einen Luftsieg mit nach Hause.

Inzwischen wird es Abend, und noch einmal müssen die Messerschmitt aufsteigen. Begleitschutz für Ju 88 nach Marsa Matruk. Kurz vor dem Ziel greift der Gegner an. Am undurchsichtigen Himmel kommt es jetzt zu harten Duellen, bei denen die Jagdflieger die ganze Palette ihres fliegerischen Könnens vorweisen müssen. Kurvenkampf, Verfolgungsjagd. Da sticht einer hinab, zieht wieder hoch, legt seine Maschine in den Messerflug. Dort fliegt ein anderer dicht an den Gegner heran, fegt wenige Meter unter ihm vorbei, dreht ab. 25 englische gegen 17 deutsche Jagdflugzeuge.

Da auch die III./JG 53 drei Luftsiege meldet, schießen die deutschen Jäger am 26. Juni insgesamt 28 gegnerische Jagdflugzeuge ab. Leutnant Körner kehrt mit fünf Abschüssen zurück, davon zwei Spitfire, Stahl Schmidt und Schroer haben je drei.

Unteroffizier Beckmann erzielt bei den harten Tagesangriffen im Raum Marsa Matruk seinen ersten Luftsieg: »Plötzlich bemerkten wir neben uns mehrere Feindjäger, mit denen wir durch ruckartiges Herumziehen in eine Kurbelei gerieten. Es wurden auch jetzt wieder ein paar Abschüsse getätigt. Meine Rotte hatte den Abschluß verloren und flog deshalb nach Hause. Der Sprit wurde bereits knapp. Da kam uns eine Spitfire entgegen, die wir uns sofort vorknöpfen. Der Tommy hatte uns aber im letzten Augenblick erkannt und riß seine Maschine scharf herum, so daß ihn Leutnant Körner, mein Rottenführer, verfehlte. Da ich etwas seitlich hinter ihm saß, kam die Spitfire mir nun genau vor die Brause und ich brauchte nur kurz auf den Knopf zu drücken. Schon war sie vorbei. Ich sah den Piloten aussteigen und die Maschine brennend aufschlagen.«

Was berichten nun die Engländer über diesen Tag? In ihren Unterlagen ist der Verlust von insgesamt zwölf Maschinen angegeben, einschließlich einer Beaufighter und drei Spitfire. Die Deutschen melden also 15 Abschüsse mehr. Nun verliert an diesem Tage aber die 450. Squadron allein drei Piloten, die 3. und die 112. Squadron je einen. Das sind zusammen mit der genannten Beaufighter und den drei Spitfire schon neun Abschüsse. Demnach hätten die restlichen 20 britischen Squadrons bei fast 500 geflogenen Einsätzen nur drei Verluste gehabt. Und das ist dann doch recht zweifelhaft.

Gegen Abend erscheinen etliche britische Jabos über Sidi Barrani

und greifen aus großer Höhe den Liegeplatz der II. Gruppe an. Hierbei findet der erfolgreiche Leutnant Jenisch den Tod, Feldwebel Fricke wird schwer verletzt.

Nach diesem kampfreichen Tag verlegt die I./JG 27 nach Bir Astas weiter. Es ist der 27. Juni. Am Morgen fängt Steinhausen zwei Beaufort ab, dann holt Franzisket eine Swordfish herunter. Bei einem späteren Einsatz bleiben Bendert und Heinecke mit je zwei Abschüssen erfolgreich. Dagegen muß Unteroffizier Berben zwischen den Linien notlanden. Da die III./JG 53 wegen Benzinmangels nicht zum Einsatz kommt, erzielt alleine das JG 27 am 27. Juni vierzehn Luftsiege.

Eines der Gefechte spielt sich in etwa 5000 Meter Höhe ostwärts Fuka ab. Plötzlich erhält Beckmann einen Kabinentreffer. Starker Qualm nimmt ihm sofort die Sicht, so daß er das Dach abwirft und sich zum Absprung vorbereitet. Doch da merkt er, daß sein Rücken etwas abbekommen haben muß. Mit Vollgas versucht er die Via Balbia zu erreichen. Schließlich kann Beckmann doch noch zu Hause landen.

Als er das Seitenruder tritt, hat er ein eigentümliches Gefühl im rechten Fuß, und beim Aussteigen sieht er dann die Bescherung: Ein Splitter, der von oben durch den Schuh und durch die große Zehe gedrun-gen ist, ragt unten aus der Sohle wieder heraus.

Auf dem nächsten Verbandsplatz zählt man in seinem Rücken 30 Splitterwunden. Seine Zehe muß abgenommen werden.

Der 28. Juni bringt dem Gegner sieben Flugzeugverluste. Gegen Mittag schießt Steinhausen während eines Luftkampfes mit zwölf Hurricane vier davon ab, eine andere Hurricane wird das Opfer einer italienischen Macchi MC 202, die den Engländer während eines Tief-fluges über dem Platz Bir El Astas erwischt.

Großes Glück hat Pöttgen, der während des Einsatzes versehentlich den Verschluß der Kohlensäureflasche aufreißt. Dadurch bläst sich das Schlauchboot auf und drückt ihn gegen den Steuerknüppel. Glückli-cherweise verläuft die Landung einigermaßen gut.

Nächster Verlegungsort ist Fuka, und bis zum 30. Juni sind hier alle Jagdgruppen wieder vereint. Der ganze Ort ist in Staubschwaden ge-hüllt, deutliche Spuren eines übereilten Rückzuges der Engländer sind überall sichtbar. Zerstörtes Eisenbahnmateriale, ein englischer Panzer mit abgesprengter Kuppel mitten auf den Schienen, herumliegende Geräte und Waffen.

El Alamein ist einer der letzten Sperriegel, die das Afrikakorps noch vom Nildelta trennt. Auch die Engländer wissen das und setzen alle Kräfte ein, um ein weiteres Vordringen der Achsenmächte zu verhin-

dern. Rommel versucht am 1. Juli zum erstenmal, diesen Riegel zu durchstoßen. Für das JG 27, die Flieger der III./JG 53 und die italieni-schen Einheiten bedeutet dies Großkampftag. Acht Abschüsse werden gemeldet, davon sechs Curtiss am Abend, wobei Leutnant Körner mit dreien beteiligt ist.

Stahlschmidt setzt sich nach dem Tiefangriff zweier Beaufighter auf den Platz am Morgen des 2. Juli hinter diese beiden Maschinen und verfolgt sie auf das Meer hinaus. Dann sehen die auf dem Feld stehen-den Soldaten fern am Himmel ein Pünktchen aufglühen. Schnell größer werdend jagt es auf die Wellen zu, hüpfte noch ein paarmal und verlischt dann im Meer.

Um 19.00 Uhr fallen drei Curtiss im Luftkampf herunter, Schroer hat davon zwei, und schließlich ist es wieder Stahlschmidt, der sich mit Körner am Abend noch einmal drei Curtiss holt.

Es zeigt sich aus den Kampfergebnissen der letzten Wochen, daß eine ganze Reihe junger Piloten inzwischen viel von Marseille gelernt hat. Es sind Flugzeugführer wie Schroer, Körner, Stahlschmidt, Sinner, v. Lieres.

I. und III. Gruppe liegen seit dem 3. Juli in Mumin Busak, ziemlich dicht hinter der Front südlich der Küstenstraße und der Bahn. An je-nem Tag verliert die englische Luftwaffe 13 Maschinen durch deutsche Jagdflieger. Dabei ist Schroer mit drei, Stahlschmidt mit zwei Abschüssen erfolgreich.

Das alles täuscht nicht über die Tatsache hinweg, daß der Bestand an einsatzfähigen Flugzeugen gerade jetzt einen fast nicht mehr tragba-ren Tiefstand erreicht. Nur eine der Folgen des nicht mehr nachkom-menden Ersatzteilnachsches. Fast auf allen Plätzen, die das Geschwader belegt hatte, stehen zurückgelassene Maschinen. So kommt es auch zu Begebenheiten wie der folgenden:

Mit Mühe schaffen die Mechaniker einen neuen Motor für eine dicht hinter der Front notgelandete Messerschmitt nach vorn. Schon das al-lein nimmt mehrere Tage in Anspruch. Jeden Morgen erscheinen zwei Hurricane und besichtigen die Arbeit, fliegen wieder ab. Als endlich der Motor drin ist, muß nur noch die eine Fläche eingesetzt werden. Da kommen die Hurricane wieder. Diesmal schießen sie. Der neue Motor steht sofort in Flammen, der alte dagegen bleibt völlig heil. Jetzt explodiert die Munition in den Flächen. Die Maschine ist nur noch ein Wrack. Da kommt den zur Straße laufenden Mechanikern ein Mann entgegen, Fallschirm unter dem Arm. Der Flugzeugführer. »Ich möchte meine Maschine abholen.«

Einen schmerzlichen Verlust bringt der 4. Juli. Der Tag fängt sehr erfolgreich mit dem Abschluß von vier Jägern durch Stahlschmidt an, doch dann trifft die Nachricht ein, daß Leutnant Körners Maschine abstürzte. Hurricane haben aus der Überhöhung angegriffen und Körner getroffen. Er wird von den Engländern nach 36 Luftsiegen gefangengenommen.

In den nächsten Tagen greifen Pulks von 20–30 Maschinen mit starkem Begleitschutz die deutschen Jägerplätze an. Noch nie zuvor scheinen die Messerschmitt dem Gegner so im Magen gelegen zu haben, wie zu jener Zeit. Kaum drehen die Bomber ab, folgt ein Jabo-Angriff. So geht es vom frühen Morgen bis zum späten Abend. Nachts hängt der Himmel voller Leuchtfallschirme. Ganz unglaublich ist es, daß es jedesmal ohne Verluste und größere Schäden abgeht. Vor den Zelten hört der Bombensegen auf, dahinter geht es weiter.

Zwei Maschinen werden durch Bombenangriff am 5. Juli beschädigt, eine am nächsten Tag. Die Briten lassen nicht locker. Zuerst neun Curtiss, dann zwölf Bomber, eine halbe Stunde später nochmals elf Kampfmaschinen. Wieder steht eine Maschine, diesmal ein italienisches Jagdflugzeug, in Flammen. Und nach dem Mittagessen bringen fünf Jabos den Nachtsch – Bomben, Bordwaffenbeschuß, Bomben. Der II. Gruppe in Quotaifiya ergeht es ähnlich.

Sind bei allem Aufwand die britischen Erfolge nicht sehr groß, so wird aber jeder normale Tagesablauf empfindlich durcheinandergebracht. Die I. Gruppe zieht sich deshalb auf den weiter hinten gelegenen Platz Turbiya zurück. Zumindest haben die Engländer aber erreicht, daß Rommel mit seinen nicht mehr sehr starken Kräften bei El Alamein nicht durchkommt. Er wartet auf Nachschub und Reserven.

Jeder kommende Tag ist nun ein Tag mit Höhepunkten und Tiefen, Erfolgen und Verlusten.

5. Juli. Die Jäger erzielen fünf Luftsiege. Von der III./JG 53 wird ein Flugzeugführer vermißt. Unteroffizier Moycis erhält in Platznähe Bodenbeschuß, kann aber unverletzt notlanden.

6. Juli. Schroer bringt zwei von insgesamt sechs Abschüssen des Geschwaders nach Hause, doch Feldwebel Würschinger muß wegen Kühlerstreffer notlanden.

7. Juli. Eine Gloster Gladiator fällt durch Stahlschmidt. Zum erstenmal schickt das JG 27 seine Messerschmitt rottenweise zu einigen Jaboangriffen auf rückwärtige Ziele, bis nach Alexandrien.

Stahlschmidt schießt beim ersten Einsatz des 8. Juli drei Hurricane ab. Wenig später überraschen britische Jäger einen Schwarm Messer-

schmitt kurz nach dem Start, und diesmal erwischt es die Deutschen gründlich. Leutnant Hoffmann schert aus, macht mit seiner havarierten Maschine eine Bauchlandung. Aus einer anderen notgelandeten BF 109 holt man den verwundeten Feldwebel Maraun heraus. Auch Leutnant Kugelbauers Maschine ist getroffen. Er selbst hat einen Brustschuß und einen Durchschuß im rechten Arm. Kugelbauer springt ab, aber einer der Fallschirmgurte ist zerfetzt. Der Entfaltungsstoß läßt den Flieger aus dem anderen Rückengurt rutschen, und er stürzt mit dem Kopf nach unten der Erde zu. Seine Kameraden begraben ihn an der Straße bei El Daba.

Zu allem Überfluß werfen sechs Ju 87 trotz Rauchmarkierungen ihre Bomben auf die eigenen Linien, Leutnant Sinner greift befehlsgemäß eine als britisch gemeldete Kolonne an. Nach den ersten Garben erkennt der Schwarm sie als eigene.

Den zweiten Abschluß einer viermotorigen Maschine durch das JG 27 verbucht Feldwebel Steinhausen. Die Messerschmitt stoßen am 9. Juli auf fünf Liberator, von denen dann eine brennend ins Meer hinab muß. Am selben Tag verlegt auch die III. Gruppe nach Quotaifiya.

Der erste Teil der deutschen Offensive ist beendet. Die Kräfte reichen für weitere Aktionen nicht mehr aus. Das Afrikakorps steht praktisch vor dem Suezkanal, doch Rommel bleibt der krönende Abschluß seines Vordringens versagt.

Jene ereignisreichen Wochen haben den Flugzeugführern des JG 27 und der III./JG 53 große Erfolge gebracht. Die deutschen Verluste sind niedrig, wenn auch in jedem einzelnen Falle schmerzlich.

Seit Beginn der Offensive melden die deutschen Jagdflieger den sicheren Abschluß von 204 Curtiss, 55 Hurricane und 10 Spitfire. Philipp Guedalla schreibt in seinem 1944 erschienen Buch »Middle East, A Study in Air Power« über die Verluste der englischen Luftwaffe folgendes: »Der Preis von Rommels plötzlichem Angriff im Mai bis zum Ende der folgenden Kämpfe in der ersten Juliwoche war ein Verlust von 600 Jägern und 136 Bombern gegen einen Verlust der Achse von 527 Jägern und 215 Bombern.«

Sehen wir einmal von der völlig absurden Zahl der deutsch-italienischen Verluste ab, so scheint die englische Verlustzahl die Abschlußmeldungen deutscher Jäger von etwa 270 Maschinen zu bestätigen.

Wieder einmal entwickelt sich jenes Lagerleben, das den Männern des JG 27 schon die heißen Monate in Gazala und Martuba hatte ertragen helfen. Sie verbringen nun ihren letzten afrikanischen Sommer in den Sanddünen von Quotaifiya, Quasaba und Turbiya.

Da die Flugfelder ständig englischen Angriffen ausgesetzt sind, liegen die Unterkünfte der Gruppen etwa sechs Kilometer auseinander. In Quotaifiya schützt eine 20 Meter hohe Steilküste mit ihren zerklüfteten Hängen die Männer vor Fliegerangriffen. Besonders guten Schutz bietet der sogenannte »Heldenkeller«, eine fast 100 Meter breite Schlucht in der Steilküste. Die von der Brandung tief unterspülten Felswände bilden eine prächtige Höhle und bieten der Stabskompanie der II. Gruppe ungestörten Unterschlupf. Einziger Nachteil: Auch die Flöhe wissen diesen Aufenthaltsort sehr zu schätzen.

Im Aufbau der Gefechtsstände, der Kasinos, Kantinen und Unterkünfte hat das Geschwader aus seiner bisherigen Zeit ja schon einige Erfahrungen sammeln können. Die Ausstattung hier sieht dann auch dementsprechend aus.

In dem von Gruppenmaler Hertwig ausgeschmückten englischen Dreimastzelt, das der II. Gruppe als Kantine dient, waltet ein Zulu aus Johannesburg, Josef genannt, als Kasinohilfe. Morgens beim Frühstück begrüßt er die Offiziere des Stabes freundlich. »Guten Morgen, Herr Oberleutnant! Guten Morgen, Herr Leutnant!«

Nur beim Kommandeur macht er eine Ausnahme. Sobald Rödel das Zelt betritt, steht Josef stramm und zackig kommt sein Gruß: »Heil Hitler, Herr Hauptmann!«

Das Kriegsgeschehen ist Josef recht gleichgültig, er hat nur einen Wunsch, nach Hause zurückzukehren. Er war bei der Einnahme Tobruks ausgebrochen und gefangengenommen worden. Etwa 14 Tage vor der großen Offensive bleibt Josef eines Abends verschwunden. Man hört nie wieder etwas von ihm.

Sein berühmteres Gegenstück heißt Matthias. Marseille bringt ihn eines Tages vom Hauptverbandsplatz mit. Ebenfalls aus Johannesburg stammend, spricht er sehr gut deutsch und wird durch seine Vielseitigkeit recht bald als Ordonnanz unentbehrlich. Ob als Barkeeper, als Steptänzer, bei der Bedienung des Grammophons oder beim Wäschewaschen, um nur einige Tätigkeiten zu nennen – stets erledigt Matthias alles zur vollsten Zufriedenheit. Gegen Ende des Krieges nehmen ihn französische Partisanen gefangen, und er wird erschossen.

Wie schon so oft in den Feldunterkünften wetteifern auch diesmal die Staffeln wieder miteinander um das schönste Lagerzelt. Die Mühe ist meistens vergebens. Hat man es tatsächlich einmal fertig gebracht, im angelegten »Vorgarten« einige Grashalme zu züchten, sind diese spätestens beim nächsten Sandsturm wieder verschwunden. Die I. Gruppe besitzt sogar einen Tomatengarten, dessen Zaun allerdings nicht vor nächtlichen Bewunderern schützt.

Erneut öffnet der »Gloria-Palast« seine Pforten, und noch ein weiteres Kino kommt hinzu. »Wüstenkino Kairo West.« Dieses enthält auch eine Bar mit Hockern und Tischen, sowie zwei erbeutete englische Klubsessel. Radio, Telefon und elektrisches Licht sind weiters Zubehör der Luxusausstattung.

Die Männer können jedoch mit ihrer Freizeit nicht viel anfangen. Es ist unerträglich heiß, trotz des in Meeresnähe stetig wehenden kühlen Windes. So bleiben Briefeschreiben, Kartenspiele, Lesen und Baden so ziemlich die einzigen Beschäftigungen in dienstfreien Stunden. Im »Café Schürmann« kann man allerdings sehr gemütliche Nachmittage verleben.

Einige ziehen zum Fischen aus, andere unternehmen Entdeckungsfahrten in das umliegende Gelände. Hierbei haben die Männer manchmal das Glück, auf irgendwelche von den Engländern zurückgelassene Dinge zu stoßen, wie beispielsweise auf ein Lager mit Dörrobst. Beste kalifornische Ware. Was sich dann anschließt, sind leckere Suppen, Kaltschalen – manchmal auch kräftiger Durchfall!

Eines Tages schleppt Rödel einen von ihm erlegten Wüstenfuchs an. Selbstverständlich muß dieser verzehrt werden, und bald liegt er, schön gewürzt, brutzelnd in der Pfanne. Der Braten ist gut, etwas streng zwar, aber immerhin besser als das ewige Büchsenfleisch. Miesmacher ermitteln dann zweifelsfrei, daß es ein Schakal gewesen war, der hier die Tafel bereichert hat.

Ab und zu stattet man auch einer der versteckten Arabersiedlungen einen Besuch ab. Die Einwohner sind sehr gastfreundlich, reichen ausgezeichneten Tee, verlangen jedoch für ihre Schafe und Ziegen unverhältnismäßig hohe Preise. Die Briten hatten mehr Geld, sie konnten sich auch dadurch ein gut funktionierendes Agentennetz aufbauen. Denn so mancher, scheinbar harmlos an den Flugplätzen vorbeiziehende Herdentreiber ist ein Spion.

Alle vierzehn Tage kehren aus dem 120 Kilometer entfernten Derna die Lastwagen zurück, die von dort allerlei begehrte Eßwaren mitbringen. Weintrauben, Melonen, Tomaten, Zitronen, Apfelsinen, Eier und

Mineralwasser. Dagegen müssen die Männer auf Frischfleisch, Gemüse und Kartoffeln verzichten. Hunger kennen sie in diesen Wochen kaum, jedoch ist die Verpflegung mehr oder weniger einseitig.

Auch das Brot wird zeitweise sehr knapp, für sechs Mann gibt es pro Tag ein Kommissbrot aus weißem Beutemehl. Und das schmeckt oft nach Petroleum, da die Engländer vor ihrem Rückzug Benzin und Öl darübergossen hatten.

Bietet sich eine Chance zum organisieren, nützen das die Männer des Geschwaders denn auch weidlich aus. Börngen hat das Glück, aus Tobruk eine Wagenladung Obst und Konserven mitgehen zu lassen, als er dort einen emsigen Verwaltungsinspektor mimt und so seinen LKW vollgeladen bekommt. Weniger erfolgreich ist Unteroffizier Krusemark, der irgendwo eine große Blechbüchse »organisierte«. »Englisches Puddingpulver«, strahlt er. Büchsenmilch ist genug vorhanden, also steht einem zünftigen Pudding nichts mehr im Wege. Aber das Zeug will und will nicht dick werden. Was hilft es, der Pudding muß gegessen werden. Es schmeckt abscheulich und keiner kriegt auch nur einen Bissen herunter. Ein Sprachkundiger enträtselt schließlich die Aufschrift der Dose: Insektenpulver!

Sogar eine Diätküche kann das Geschwader aufweisen. Auf einem umgearbeiteten Benzinkanister steht eine als Kochtopf dienende Keksdose, in der die Diätmahlzeiten, bestehend aus Keksen, Gries, Reis, Tomatenmark und Kondensmilch zubereitet werden. Nur Brennstoff ist nicht immer zur Hand, doch diese Probleme lösen die Männer, indem sie die Holzdächer verlassener einzelner Häuser in der Wüste dafür zerkleinern.

Wer erinnert sich nicht noch an das viele Getier, welches sich überall unliebsam bemerkbar macht. Angefangen von den Wüstenratten, dem Symbol der 8. englischen Armee, bis zu den Skorpionen und Sandvipern. Meist erwartet sie ein grausames Schicksal, wenn sie eingefangen werden. Dagegen haben es die Chamäleons weit besser. Man nimmt sie mit in die Zelte, wo sie mit unglaublicher Treffsicherheit den Fliegen zu Leibe rücken. Und von diesen gibt es ja ebenfalls mehr als genug.

Der Nachschub wird aus Tobruk herangeholt. Jede Gruppe stellt eine Wagenkolonne zusammen, die auch für das Afrikakorps Fahrten nach Marsa Matruk durchführen. Auch die mit allen Tricks bewanderten Kraftfahrer wissen ein Lied davon zu singen, was so eine Nachschubfahrt bedeuten konnte. Hitze und Staub, ausgefahrene Straßen, lange holprige Strecken, all das gehört dazu. Als ärgste Feinde der Straßen jedoch entpuppen sich die britischen Beaufighter. Vom Morgen-

grauen bis zur Dämmerung hängen sie über den Nachschubwegen, stürzen sich auf die Kolonnen, schießen so manchen LKW in Brand.

Auch die geschwadereigene Transportmaschine, eine klapprige Do 17, ist unermüdlich unterwegs. Von einem Nachschubflug aus Deutschland über Kreta nach Afrika zurückkehrend, erfährt der Pilot, Manfred Stechbarth, oft nur den ungefähren Aufenthaltsort, an dem das JG 27 gerade liegen »sollte«. Es dauert somit recht lange, ehe die Dornier endlich auf dem richtigen Platz, oft nach vielen Umwegen, aufsetzen kann. Stechbarth hat es wirklich nicht immer leicht.

An einem Septembertag beobachten die Männer auf Quotaifiya, wie sich eine Ju 52 dem Platz nähert. Schon will man angesichts einer überraschend eintreffenden Nachschubliefung in Jubel ausbrechen, als die Transportmaschine den Platz überfliegt und die englischen Linien ansteuert. Enttäuscht blicken ihr die Männer nach. Nur einer schaltet. Feldwebel Niederhöfer startet sofort der Ju 52 nach, setzt sich neben und vor sie, wackelt und gestikuliert wild mit den Händen. Freundlich winken die Junkers-Flieger zurück, wackeln nun auch ihrerseits – und halten ihren Kurs weiter. Direkt in das britische Flakfeuer hinein. Sicher werden sie endlich gemerkt haben, was die Messerschmitt von ihnen wollte. Zum Glück kommt die Maschine bei El Daba noch gut auf eigenem Gebiet herunter.

Ja, das Leben ist auch in Quotaifiya recht abwechslungsreich. Doch glücklicherweise geht nicht alles so tragisch ab wie im Falle des Nachrichtenoffiziers Oberleutnant Hofbauer. Um den Krieg auch einmal aus der Vogelperspektive betrachten zu können, fliegt er einige Zeit bei der benachbarten Aufklärergruppe Einsätze in einer Bf 110 mit. Eines Tages erwischen drei Curtiss die diesmal ohne Jagdschutz fliegende Messerschmitt und aus dieser Begegnung entwickelt sich ein nur wenige Minuten anhaltender Luftkampf.

Schon zerplatzen die ersten gegnerischen Geschosse dicht am Doppelleitwerk, doch was sich dann abspielt, sind nur mehr Reflexhandlungen. Hofbauer versucht zu schießen. Ladehemmung! Jetzt sieht er einen der Jäger auf sich zukommen, spürt plötzlich eine ungeheure Hitzewelle und zieht im Unterbewußtsein den Notgriff. Ohne eigenes Zutun wird der Nachrichtenoffizier aus der Maschine geschleudert, und unbewußt auch muß er den Fallschirmgriff gezogen haben. Unbändige Schmerzen lassen ihn in Ohnmacht fallen.

Der Wind treibt seinen Schirm weit in die Wüste hinein. In dieser Einsamkeit erwacht Hofbauer aus seiner Ohnmacht wieder, schleppt sich eine halbe Stunde nach Westen und verliert erneut das Bewußtsein.

Deutsche Truppen, die den Absprung beobachten, finden ihn mit zwei Schußwunden, einer Unmenge Splitter im Körper und mit starken Verbrennungen auf.

Der Pilot der Bf 110 ist tödlich getroffen, der Heckschütze stirbt nach zwei Tagen an schweren Verbrennungen.

VOR DEN TOREN KAIROS

Rommels Versuch die El-Alamein-Linie zu überrennen, kommt am 4. Juli zum Scheitern. Bereits am 10. holen die Engländer zum Gegenstoß aus, durchdringen die italienischen Stellungen. Die erschöpften Verbündeten leisten kaum Widerstand, und nur mit großer Mühe können schließlich die vorwiegend aus Australiern zusammengesetzten Verbände des Gegners zum Stehen gebracht werden.

Auch bei den Luftstreitkräften beider Seiten herrscht an jenem Tag Hochbetrieb. Schon am frühen Morgen hat ein Schwarm des JG 27 Feindberührung mit 21 Hurricane. Mit nur noch einem intakten MG schießt Oberleutnant Sinner einen gegnerischen Jäger ab. Zwischen 10.30 Uhr und 10.40 Uhr tobt ein weiterer Luftkampf, in dem fünfzehn Messerschmitt der II. Gruppe und mehrere englische Jägerpuls verwickelt sind. Rödel schießt drei Briten ab, und im Verlauf dieses Gefechts verliert der Gegner noch vier weitere Maschinen.

Dann sind die englischen Jabos plötzlich über dem Platz der II. Gruppe und belegen die Anlagen mit schwerem MG-Feuer. Unteroffizier Götz und die Gefreiten Glaser und Kessler fallen durch diesen Bordwaffenbeschuß, zwei Mann erleiden Verwundungen.

Nachmittags steigt die I. Gruppe auf und trifft auch bald auf gegnerische Jagdverbände. Die Deutschen holen zwei Hurricane und zwei Curtiss vom Himmel, drei davon besiegt Stahlschmidt. Der dritte Flugzeugführer, der an diesem 10. Juli drei Abschüsse melden kann, ist Leutnant Schöffbeck von der III. Gruppe. Der Tag endet für das Geschwader mit einem Gesamtluftsieg über 16 englische Flugzeuge.

Hatte das JG 27 am 10. Juli keine Verluste erlitten, so sieht es bereits einen Tag später anders aus. Wiederum büßen die Engländer acht Maschinen, darunter drei Spitfire ein. Leutnant Schroer und Feldwebel Steis schießen dabei Doubletten. Aber jetzt verliert die III./JG 53 eine ihrer Messerschmitt, doch der Pilot kann sich retten und kehrt unverseht zurück. Dann erhält Unteroffizier Dix von der II. einen Kühler-treffer und muß hinunter. Dix gerät in Gefangenschaft.

Diesmal erwischt es auch Oberleutnant Börngen. Auf dem Rückflug von einem Stukabegleiteinsatz erblickt er eine einzelne Ju 88. Dahinter etwa 10 Briten!

Börngen ruft seinem Rottenflieger im FT zu: »*Dranbleiben!*« Und schon stürzen sich die beiden Messerschmitt hinab. Das bringt die Engländer auseinander und die Ju 88 kann im Tiefflug entkommen. Aber nun hat Börngen die ganze Meute auf dem Hals. Ganz dicht dran sind sie bereits. Gleich die erste Garbe zischt in die Motorpartie. Treffer im Zündmagneten. Der Motor spuckt noch einigemal, dann ist er aus. Börngen stellt seine Maschine sofort auf den Kopf und entwischt so seinen Verfolgern. Endlich kommt El Deba in Sicht. Im Gleitflug jagt die Messerschmitt heran, Börngen bereitet sich auf eine harte Bauchlandung vor.

Aber die Maschine schwebt und schwebt, das Ende des Platzes kommt rasend schnell näher. Jetzt ist Börngen tief genug, da versperrt eine abgestellte Bf 109 den Weg.

»Aus!« denkt Börngen. Augen zu, Hand vor dem Kopf, drückt er die Messerschmitt in den Boden. Krachen, Splintern und dann eine unheimliche Stille! Schon sind die Bodenleute heran, holen ihn aus der Kabine. Bevor der Arzt die Einweisung ins Lazarett vornimmt, muß dieser »Geburtstag« erst einmal ordentlich gefeiert werden, und so meldet bei der Ankunft im Lazarett eine völlig verstörte Schwester: »*Herr Oberstabsarzt, draußen sitzen ein verrückter Oberleutnant und ein Stabsarzt, beide sind blau!*«

Gegen zehn Uhr am 13. Juli schießt Leutnant Schroer in einem Luftkampf seine dritte Hurricane an diesem Tag ab, am Abend ist es Oberleutnant Vögl mit zwei Spitfire.

Am nächsten Tag kehrt Feldwebel Waibel nicht mehr zurück und wird seitdem vermißt. Auch Leutnant v. Tigerströms Maschine macht irgendwo in der Wüste eine Notlandung.

In der Nacht zum 15. Juli greifen die Engländer am Ruweisat-Rücken an. Die Schlacht dauert drei Tage, alle verfügbaren Luftwaffeneinheiten greifen ein, und nach wechselvollen, schweren Kämpfen gelingt es, den britischen Angriff abzuschlagen. Zwölf Jagdflugzeuge werden abgeschossen, davon am 17. Juli allein drei durch Oberleutnant Sinner. Eine völlig unbeschädigte Hurricane fällt den Deutschen am 18. in die Hände. Von Remmer verfolgt, landet sie am Abend in Mumin Busak.

Nach längerer Zeit fliegen die Engländer wieder einen Bombenangriff auf die Jägerplätze. Dabei geht am 19. Juli eine Messerschmitt der III./JG 53 verloren. Anschließend starten zehn Maschinen der II.

Gruppe in Richtung Alexandrien zur freien Jagd. Kurz nach 9 Uhr entdecken sie etwa zwölf Hurricane. Rödel läßt angreifen.

Wie die Hornissen fahren sie in den Gegner hinein. Sinner schießt eine ab, dann noch eine. Auch Krenz hat zwei, Rödel ebenfalls, und schließlich holt Clade die siebte herunter. Sieben Abschüsse! Dabei werden drei weitere Hurricane, die anschließend bauchlanden müssen, nicht als Luftsieg gemeldet.

Der Einsatz am 20. Juli verläuft zunächst ohne Zwischenfälle, da meldet sich plötzlich Oberleutnant Zahn beim Verbandführer im FT ab: »Habe Kühlerschaden. Ich trete den Rückflug an!« Zahn trifft nie auf dem Platz ein, alle Suchaktionen verlaufen ergebnislos. Erst einen Monat später findet man ihn südlich Bir El Abd tot in seiner Maschine sitzend. Eines der Rätsel dieses Wüstenkrieges.

Von den Luftsiegen des 20. Juli hat die II. Gruppe mit sieben Hurricane und zwei Curtiss den Löwenanteil. Sie alle werden nach 18 Uhr bei freier Jagd südlich El Alamein abgeschossen, allein vier durch Rödel, zwei durch Sinner. Wieder einmal muß Leutnant Stahlschmidt notlanden. Er und Feldwebel Gerlitzer erhalten Flaktreffer in ihre Maschinen. Auch Gerlitzer muß hinunter und wird schwer verletzt, als sich seine Bf 109 bei der Bodenberührung überschlägt.

Auch am nächsten Tag gibt es zwei Bauchlandungen. Stahlschmidt hingegen sitzt schon wieder in einer neuen Maschine und nimmt an den Einsätzen teil. Drei Abschüsse bringt er mit.

Den nächsten Schlag gegen Quotaifiya und Turbiya führen die Engländer am 23. und 24. Juli aus. In beiden Nächten sind ihre Kampfflugzeuge über den Plätzen. Bomben, Bordwaffen und nochmals Bomben verwandeln den Boden in Rauch, Feuer und Dreckfontänen. Obwohl es dabei nur einen Leichtverletzten gibt, sind die Materialverluste doch erheblich. Bei der II. Gruppe steht eine Messerschmitt in Flammen, elf weitere sind beschädigt, und am Rande des Platzes, dort wo das Gerätezelt stand, bleibt nur noch ein Gewirr von Trümmern übrig. Auch bei der I. weisen einige Maschinen Treffer und Splitterwirkung auf, sonst richten die Bombenangriffe weiter keine Schäden an – bis am Abend Marseilles berühmte gelbe »14« einen Volltreffer erhält und vollständig ausbrennt.

Zum Glück treffen in diesen Tagen neue Maschinen ein, die ersten Bf 109 »Gustav«. Der Flugzeugbestand des Geschwaders ist bereits gefährlich abgesunken, die neuen Messerschmitt kommen somit zur rechten Zeit.

In den drei folgenden Tagen werden fünfzehn gegnerische Flug-

zeuge durch das JG 27 abgeschossen, die letzte davon ist eine Hurricane, die am 25. Juli in geringer Höhe den deutschen Platz überfliegt, von Homuth anschließend verfolgt und besiegt wird.

Jetzt versuchen die Engländer am 26. Juli, kombiniert mit den bereits beschriebenen Aktionen der »Geisterarmee«, einen nochmaligen großangelegten Angriff durchzuführen, aber auch dieser muß unter schweren Verlusten abgebrochen werden. Die Absicht General Auchinlecks, das Afrikakorps durch unablässige Vorstöße zu schwächen und zum Wanken zu bringen, erweist sich als Bumerang.

Der Monat geht mit dem Abschluß zweier englischer Flugzeuge am 28. und 31. Juli zu Ende. Ein erfolgreicher Monat. Nicht weniger als 156 Maschinen verliert die englische Wüstenluftwaffe an die deutschen Jagdgruppen. Mit 25 Abschüssen innerhalb dieser letzten vier Wochen liegt Stahlschmidt erfolgreich vorn, mit seinem jetzt 43. besiegt. Gegner hat er sich zur Spitze emporgeschossen, zu Homuth, Rödel, Franzisket und Marseille. Und auch am ersten Augusttag ist Stahlschmidt gleich wieder mit zwei Abschüssen beteiligt. Zwei Hurricane gegen 16 Uhr, in einem Luftkampf zwischen drei Messerschmitt und zwanzig gegnerischen Jägern!

Am Morgen des 4. August kommt es wiederum zu stärkeren Gefechten. Bendert und Sawallisch von der II. Gruppe schießen ihre ersten Doubletten. Am Mittag noch einmal.

Den zwei Abschüssen Hauptmann Homuths am Morgen des 7. August folgen drei weitere durch Bendert und je zwei durch Sawallisch. Die Gruppe stößt gegen 9 Uhr südlich Hamman auf einen starken britischen Jagdverband, aus dem die Deutschen insgesamt acht Hurricane und eine Curtiss herunterschießen. Auch Steiger und Vögl haben je zwei. Das sind dreizehn Luftsiege bei allen Einsätzen des Tages!

Aber das bemerkenswerte Ereignis soll noch ausstehen. Ein Ereignis, dessen Bedeutung damals, und schon gar nicht während jenes Luftkampfes erkannt wird. Wer weiß, wie der weitere Kriegsverlauf auf afrikanischem Boden ausgesehen hätte, wäre es nicht zu dieser Begegnung gekommen. Aber zurück zum 7. August 1942. Südlich Alexandrien hat um 16.08 Uhr eine Messerschmitt-Rotte eine aus Richtung Kairo kommende zweimotorige Bombay vor sich. Ohne lange zu fackeln, wird sie von Unteroffizier Schneider abgeschossen. Wie sich später herausstellt, findet in dieser Maschine der englische General Gott dabei den Tod. In seiner Tasche trägt er die Ernennung zum Befehlshaber der 8. Armee durch Churchill. An seine Stelle tritt nun General Montgomery, ein Name, der in Nordafrika schließlich die

Wende zugunsten der Engländer herbeiführen wird. Ein kleiner unbekannter Flugzeugführer des JG 27 hatte mit ein paar Feuerstößen Geschichte gemacht.

Einen Tag später, nachdem am 9. August auf Quotaifiya britische Bomber erneut einige Maschinen außer Gefecht setzen, sind Bendert und Sawallisch an der Reihe. Im Schwarm mit Vögl und Stiegler holen sie alle zusammen fünf Curtiss und drei Hurricane herunter, dazu Leutnant Remmer später noch eine Blenheim. In der Frühe des anderen Tages fliegt der selbe Schwarm wieder feindwärts und bringt abermals fünf Hurricane zum Absturz.

12. August. Auf dem staubigen Platz stehen vier Maschinen in Bereitschaft. Es ist kurz nach 6 Uhr und die Minuten des Wartens schleichen dahin. Da schrillt das Telefon. Oberleutnant Vögl hebt ab, gespannt beobachten ihn die Flugzeugführer. An seiner »8« steht Sawallisch und blickt ungeduldig hinüber.

»Sofort Start!« ruft der Staffelpkapitän, »Etwa 70 Jäger und Jabos sind südlich El Alamein gesichtet worden!«

Alles rennt zu den Maschinen. Motoren brüllen auf. 6.30 Uhr. Der Schwarm startet. Vögl hat Pech, er kommt nicht weg. Langsam rollt er wieder zurück. Bendert, Sawallisch und Stiegler verschwinden am östlichen Horizont.

Als sie zurückkehren, meldet Bendert fünf, Sawallisch vier und Stiegler drei Abschüsse.

Einen Tag später, am 16. August, ist der Schwarm erneut erfolgreich: Südlich von Hamman verzeichnen Bender, Sawallisch, Stiegler, Vögl und Unteroffizier Just zusammen sieben Hurricane- und fünf Curtiss-Abschüsse.

Doch bereits drei Tage darauf muß Staffelpkapitän Vögl traurig den Verlust von Oberfeldwebel Sawallisch bekanntgeben. Dieser startet am 19. August um 12. 38 Uhr zu einem Werkstattflug und kehrt nicht mehr zurück. Am folgenden Tag schwemmen die Wellen eine unbekleidete Leiche an den Strand. Sie wird als Erwin Sawallisch identifiziert. Wie er sein Leben lassen mußte, bleibt für immer ein Geheimnis. In Sawallisch verliert die II./JG 27 einen ihrer erfolgreichen Flugzeugführer.

Und auch Unteroffizier Just gerät am 30. August bei El Alamein in britische Gefangenschaft. Ähnlich ergeht es Leutnant Mix, auf dessen Rückkehr man lange wartet. Er war bereits am 14. August nach einem Kühlertreffer notgelandet.

Vom 17. August bis zum Monatsende schießen die deutschen Jagd-



Das blieb von Marseilles »gelben« 14 übrig. Die Absturzstelle am 30. 9. 1942

Marseille wird zu Grabe getragen 1. 10. 1942 in Derna (links)



Mit den deutschen gaben auch italienische Waffenkameraden dem Inhaber der höchsten italienischen Auszeichnung »Medaglia d'oro« das letzte Geleit (rechts)

Fw. H. Kramer mit dem Ordenskissen (links)

Feldmarschall Kesselring hält die Trauerrede (rechts)

Die 9. Staffel
in Italien



Alarmrotte
der 5. Staffel



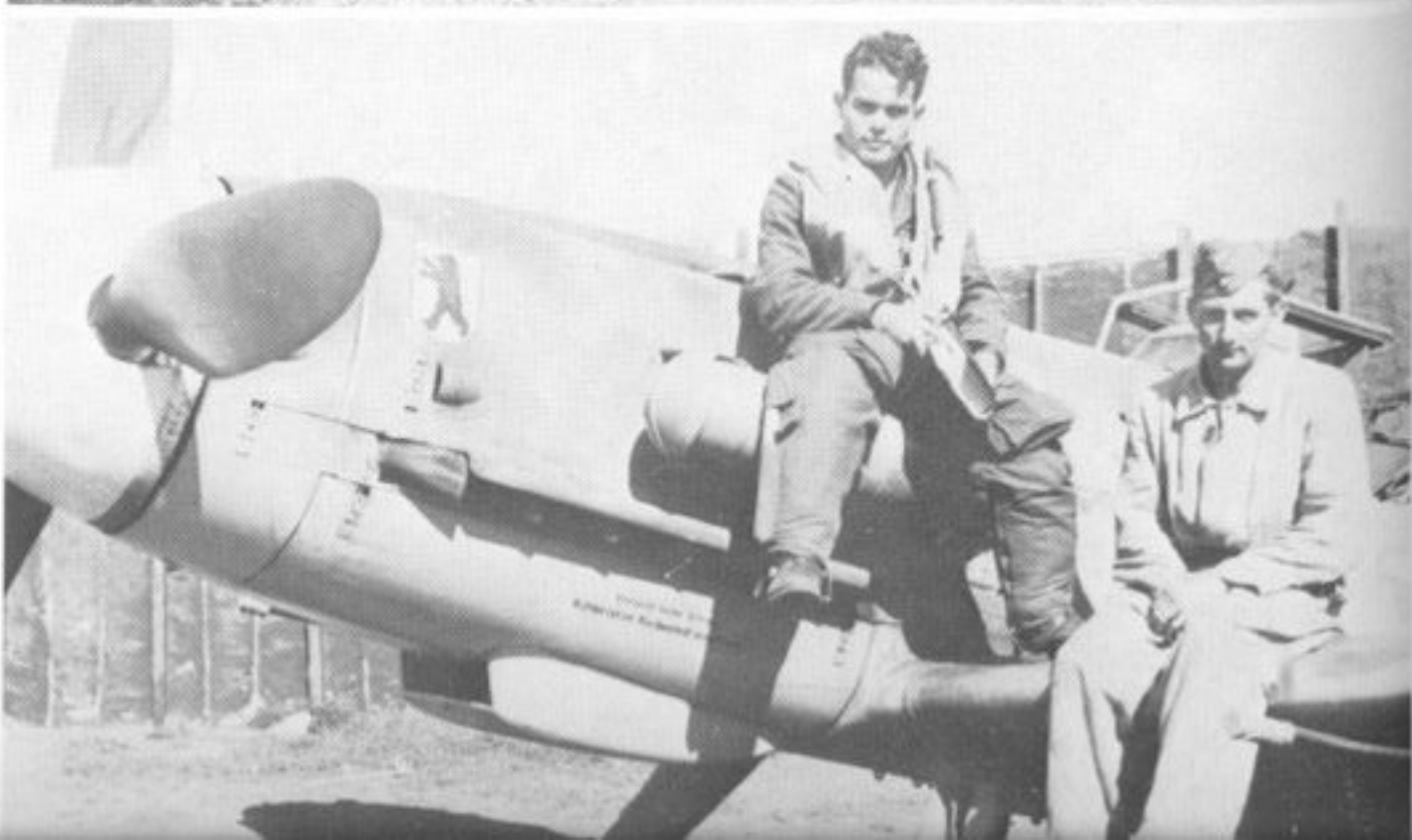
Die 5. Staffel rollt
zum Start



Fertig zum Start



Emil Clade
auf seiner Me 109
in San Pietro 1943



gruppen 24 gegnerische Maschinen ab, dazu gehören auch die beiden Curtiss der 112. Squadron mit den Haifisch-Schnauzen. Sie werden am 28. August von Leutnant Remmer und Oberfeldwebel Stephan besiegt. Die großen Augusterfolge der Jäger kommen vorwiegend dem Zusammenwirken mit den Freya- und Würzburggeräten zustande. Durch ihre Meldungen können die Flugzeugführer jedesmal rechtzeitig vom Platz starten und die britischen Maschinen somit oft genug überraschen.

Eine besondere Rolle spielen die III./JG 27 und die III./JG 53 in diesen Wochen. Sie fliegen vorwiegend Jaboeinsätze weit im englischen Hinterland und ihr Hauptaugenmerk richtet sich dabei auf die beiden Flugplätze Hamman und Burg El Arab, denen sie sich rotten- oder schwarmweise im weiten Bogen von der Seeseite her nähern.

Ferner übernehmen beide Gruppen den Schutz für kleinere deutsche Geleite, die sich von Tobruk die Küste entlang nach Marsa Matruk schleichen und auserwähltes Ziel der englischen Jabos sind.

Im Monat August, so kann man anschließend feststellen, läßt die Kampftätigkeit im allgemeinen sehr nach, abgesehen von den Höhepunkten an einigen Tagen. Immerhin verzeichnet das JG 27 und die ihm unterstellte III./JG 53 knapp über hundert Abschüsse, wobei Oberfeldwebel Bendert mit 23, Sawallisch mit 18, Stiegler mit 12 und Vögl mit 10 die erfolgreichsten Flugzeugführer des Monats bleiben.

Das stärkemäßige Verhältnis der Jägereinheiten auf beiden Seiten in Nordafrika ergibt am 31. August 1942 folgendes Bild: Den vier deutschen Jagdgruppen, ab 28. August dann noch durch eine Staffel der II./JG 53 unterstützt, stehen auf der Gegenseite 24 Jäger-Squadrons, darunter vier mit Spitfire ausgerüstete Einheiten, gegenüber.

In der Nacht zum 31. August sollte die letzte große Offensive des Afrikakorps beginnen. Rommel weiß, dies ist die letzte Chance, um den Nil zu erreichen, denn auch die Engländer haben inzwischen Nachschub erhalten, ihre Kräfte werden zusehends stärker. Also hat ein längeres Warten keinen Sinn mehr. Rommels Panzer stoßen vor, seine Divisionen schlagen los. Doch alle Befürchtungen bewahrheiten sich jetzt. Die deutschen Truppen bleiben im Trommelfeuer der Artillerie, in den höllischen Minenfeldern und im Bombenhagel liegen. Ununterbrochen sind die RAF und die amerikanische Luftflotte mit ihren viermotorigen Liberator über dem Schlachtfeld. Nach zweitägigen Versuchen, über Alam El Halfa zum Meer durchzubrechen, muß Rommel den Befehl zum Abbruch seiner Offensive geben.

Unaufhörlich starten die deutschen Flugzeuge zum Einsatz. Von früh bis spät sind die Sturzkampfflugzeuge, die Zerstörer und die Jagdmaschinen in der Luft. Mit allen Kräften versuchen sie, Rommels Offensive zu unterstützen.

Hauptaufgabe der Jäger ist der Begleitschutz. Er beansprucht sie so sehr, daß an eine Abwehr der vielen Bosten- und Baltimore-Verbände kaum zu denken ist. Ist dann schließlich doch einmal der starke Jagdschutz des Gegners durchbrochen, leuchtet bereits die rote Warnlampe auf, der die Messerschmitt unwiderruflich zum Abdrehen zwingt.

Aber gerade in diesen vier Tagen der Schlacht wird das Geschwader jene Erfolge erzielen, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen. Und ein Mann soll seinen größten Triumph erleben: Marseille.

Als Marseille am 22. August aus dem Urlaub nach Afrika zurückkehrt, muß er vergnügt feststellen, daß der Gefechtsstandsreiber, Gefreiter Neumann, schon Vorsorge getroffen hat und nur noch auf neue Eintragungen wartet. *»Hoffentlich kann ich Ihnen wieder recht viel Arbeit machen«*, sagt Marseille zu ihm.

Draußen stehe die gelbe »Vierzehn«, von Schulte und Meyer auf Hochglanz poliert, damit sie noch ein paar Kilometer schneller ist. Aber Marseille muß noch eine ganze Woche warten, ehe sich ihm die Gelegenheit zu neuen Luftkämpfen bietet. *»Man könnte meinen, der Tommy weiß, daß Marseille wieder im Land ist,«* sagt einer der Warte.

Der 31. August kommt. Am Morgen schickt Leutnant Kaiser eine Boston zu Boden, anschließend startet die 3. Staffel zum Stuka-Begleitschutz. Südlich El Alamein plötzlich acht Hurricane. Jetzt ist Marseille wieder in seinem Element. Eine Hurricane sitzt seinem Rottenflieger, Oberleutnant Schlank, im Nacken, da stürzt sie schon brennend zu Boden. Ein anderer nähert sich gerade gefährlich einer Ju 87, kommt in Schußposition – und geht in die Tiefe. Zwei Abschüsse für Marseille.

Nach langem Kurvenkampf erwirkt Oberleutnant Sinner am Vormittag die Notlandung einer Hurricane, am Abend schießen er und Hauptmann Rödel jeder eine Spitfire ab. Der Tag endet jedoch mit dem tragischen Verlust Oberleutnant Tangerdings, der nach einem Flak-treffer mit seiner Maschine abstürzt.

Dann bricht der 1. September 1942 an, wohl der glorreichste Tag in der Geschichte des JG 27.

Die Alarmrotten liegen schon mit Anbrechen der Morgendämme-

rung in Bereitschaft. Das Wetter ist klar. Von See her streicht eine schwache Brise herüber. Gegen 7 Uhr macht die II. Gruppe den Anfang und startet zum ersten Einsatz des Tages. Bald darauf entwickelt sich ein Luftkampf zwischen sechs Messerschmitt und dem Jagdschutz zweier Bomberverbände, die in Richtung des Frontgebiets fliegen. Die wenigen deutschen Jäger haben auf einmal etwa 80 Curtiss und Spitfire vor sich.

In kürzester Zeit schießen Sinner zwei und Rödel einen Gegner ab, alle drei mit Aufschlagbrand. Dann versuchen die Messerschmitt an die Bomber heranzukommen, doch jetzt kurven die Spitfire ein. Bei dem anschließenden Abwehrkampf fällt Herbert Krenz; der mit 11 Abschüssen erfolgreiche Oberfeldwebel kommt aus seiner Maschine nicht mehr heraus.

Fünfzehn Maschinen der I. Gruppe heben um 7.56 Uhr zum zweiten Einsatz ab. Sie fliegen Stuka-Begleitschutz. Nachdem die Ju 87 ihre Bomben bereits los sind, meldet Marseille gegnerische Jäger. Wie immer, sieht er die winzigen Pünktchen als erster. Etwa zehn Curtiss und sechs Spitfire.

»Von Elbe 1. Ich greife an!« Die gelbe »14« zieht in einer Rechtskurve hoch, ein paar Sekunden später stößt sie auf die zuletztfliegende Curtiss hinab. Über die Flächen des abtrudelnden Engländers sprühen helle Flammen. Rottenflieger Schlang registriert: Aufschlag – 8.26 Uhr, 18 km südöstlich Imayid.

Zwei Minuten darauf geht eine Maschine mit langer schwarzer Rauchfahne zur Erde nieder, endet nicht weit vom Aufschlagsort der ersten. Währenddessen hängt sich eine einzelne Curtiss hinter den abfliegenden Stukaverband, aber da ist schon Marseille heran. Die Curtiss explodiert unter seinen Geschossen. Aufschlag: 8.35 Uhr.

Gemeinsam mit den Stukas treten die deutschen Jäger nun den Rückflug an, Marseille und Schlang hängen ziemlich weit ab. Da, plötzlich eine Stimme: *»Achtung Spitfire!«* Aus der Überhöhung kippen sechs Engländer hintereinander auf die beiden letzten Messerschmitt hinab. Noch sind sie außer Schußweite, noch machen die Deutschen keinerlei Abwehrbewegungen.

Mit nach hinten geneigtem Kopf verfolgt Marseille die Bewegungen der Angreifer, als die erste Spitfire das Feuer eröffnet. Aber die Garben liegen noch viel zu weit weg. Die Spitfire kommen jetzt auf 150 Meter heran, vor ihren Rohren tanzen kleine Flämmchen und seidige Rauchspuren ziehen auf die Deutschen zu.

Da reißt Marseille seine Maschine scharf nach links herum, Schlang

folgt diesem Beispiel. Die Spitfire rasen durch ihren Fahrtüberschuß unter ihnen durch. Augenblicke später sitzt Marseille in der Kurve hinter der letzten Maschine des Gegners und drückt auf den Knopf. Als die Spitfire aufschlägt, ist es 8.39 Uhr.

Genau 25 Minuten nach diesem Luftsieg landen die Messerschmitt der I. Gruppe. Eine fehlt. Es ist die Maschine von Feldwebel Berben. Keiner weiß, was mit Berben geschah, sein Schicksal bleibt unbekannt.

Es ist schon nicht mehr besonders aufregend, wenn Marseille nach einem Einsatz viermal mit seiner Messerschmitt wackelnd über dem Platz erscheint. Man gratuliert ihm und geht dann wieder zur Tagesordnung über. Seine Warte machen die Maschine wieder startklar, während Neumann den Gefechtsbericht notiert. Gesamtmunitionsverbrauch: 80 Schuß 20-mm-Kanone, 240 Schuß 13-mm-MG.

Die inzwischen ebenfalls gelandete II./Gruppe verliert Feldwebel Gahr, der von einer Hurricane abgeschossen wird, doch heil herauskommt und in Gefangenschaft gerät.

10.20 Uhr ist es jetzt. Soeben starten zwölf Maschinen der I. und acht von der III. Gruppe, um den Schutz eines Stuka-Verbandes nach Alam El Halfa zu übernehmen. Kurz vor dem Ziel kommen den Deutschen zwei Kampfverbände mit etwa je 30 Jägern entgegen. Sofort löst sich eine Curtiss-Staffel von ihrer Formation und kurvt auf die Stukas ein, doch die Bf 109 schneiden ihnen dabei den Weg ab. Daraufhin bilden die Engländer einen Abwehrkreis.

Marseille nimmt Fahrt weg, gleicht sich der geringeren Geschwindigkeit des Gegners an und läßt sich dann in das Karussell fallen. Eine Taktik, die außer ihm wohl keiner so perfekt beherrscht. Aus der Linkskurve heraus schießt er um 10.55 Uhr eine der Curtiss ab, eine Minute darauf eine zweite. Aufschlag südöstlich von Alam El Halfa.

Nun werden die Engländer nervös. Ihr Verbandführer verliert die Nerven und löst den Abwehrkreis auf, und die Curtiss versuchen in Rotten fliegend, nach Norden zu entkommen. Aber Marseille hängt bereits hinter der letzten Curtiss. Um 10.58 Uhr muß auch sie hinunter. Die Engländer weichen jetzt nach Osten aus, weiter von den Messerschmitt verfolgt. Wieder fällt eine Curtiss, Marseilles Garben erwischen sie um 10.59 Uhr. In steiler Fahrt drücken die anderen weg. Doch was nützt es ihnen. Um 11.01 Uhr platzt die fünfte infolge eines Kanonenvolltreffers auseinander. Wiederum eine Minute später schießt Marseille aus einer hochgezogenen Linkskurve seine sechste Curtiss ab.

Jetzt gehen die Deutschen wieder auf Höhe. In diesem Augenblick

sehen sie unter sich eine neue Curtiss-Staffel mit Ostkurs. Marseille drückt an und läßt einen der Gegner durch seine Garben ziehen. Um 11.03 Uhr explodiert der Engländer in der Luft.

Schlang hat jetzt eine Jagdmaschine im Visier, verfehlt sie aber in der Aufregung. Da kurvt Marseille ein, betätigt aus 80 Meter Entfernung die Bordwaffen. Kopfüber geht die Curtiss in die Tiefe. Aufschlag 11.05 Uhr. Kurz vor Abbruch des Einsatzes schießt Leutnant Remmer südöstlich El Alamein um 11.12 Uhr ebenfalls noch eine Curtiss ab, ehe dann die Messerschmitt den Rückflug antreten.

Um 11.30 Uhr landen sie. Achtmal donnert Marseille flächenwackelnd über das Feld, bevor auch er seine Maschine auf den Boden bringt. Lachend springt er aus der Kabine und scherzt: *»Diesmal bin ich nicht so recht zum Schuß gekommen.«*

Fast noch aufgeregter als seine Staffelnkameraden sind die Italiener. »Otto«, das italienische Wort für »acht«, schreibt einer von ihnen mit Farbe auf beide Seiten des Kübelwagens von Marseille. Und bald kennt die ganze El Alamein-Front diesen gelben Wagen und weiß, wer ihn steuert.

Trotz des langen Luftkampfes und der drückenden Hitze zeigt Marseille keinerlei Anzeichen von Ermüdung. Er sitzt bereits im Zelt und albert am Telefon mit Stahlschmidt herum:

»Servus, Herr Leutnant. Ich soll mich bei Eahna melden!«

»Wer spricht denn dort?« will Stahlschmidt wissen.

»Hier ist der Flieger Finkelhuber, Herr Leutnant. Ich bin zu Eahna versetzt. Holen S' mi ab oder schicken S' an Wagen, bittschön.«

Am anderen Ende bleibt es für einige Augenblicke ruhig und dann bellt Stahlschmidt zurück: *»Mensch, sind Sie wahnsinnig geworden? Sagen Sie mal, wo stecken Sie denn eigentlich?«*

»No, in Afrika natürlich, Herr Leutnant«, erwidert Marseille und hängt ein. Die Danebenstehenden brüllen vor Vergnügen.

Mittags ist ein Stuka-Begleitschutz befohlen, doch beim Anrollen platzt ein Reifen an Marseilles Maschine, und er kann nicht starten. Als die anderen wiederkommen, fehlen drei Messerschmitt. Alle drei müssen wegen Motorschaden auf eigenem Gebiet notlanden. Dafür bringt Feldwebel Fink einen Spitfire-Abschuß mit.

Die Stunden vergehen. Da kommt der nächste Einsatz. Punkt 17 Uhr jagen die Maschinen der I. und III. Gruppe über den Platz, heben ab und lassen eine dichte Staubwand hinter sich zurück. Die 21 Messerschmitt sammeln sich und nehmen einen frontwärts fliegenden Ju 88-Verband unter ihren Schutz.

Schon sind auch die gegnerischen Jäger in der Luft. Fünfzehn Curtiss und Hurricane stürzen sich auf die Bomber, schießen eine der Junkers brennend in die Tiefe. Während sich die Fallschirme der abgesprungenen Besatzung öffnen, sprengen die elf Maschinen des direkten Begleitschutzes den Gegner auseinander. Was sich dann anschließt, sind eine Reihe von Einzelkämpfen Jäger gegen Jäger. Etwa zehn Minuten toben die Gefechte in allen Höhen von 100 bis 1500 Meter. Um 17.46 fällt der erste Gegner durch Oberfeldwebel Steinhausen. Am Ende des Kampfes steigen neun Rauchsäulen von der Erde auf. Fünf Jagdmaschinen südlich Imayid um 17.47, 17.48, 17.49, 17.50 und 17.53 Uhr durch Marseille. Die anderen holen Stahlschmidt um 17.48 und 17.50 Uhr und vier Minuten darauf Leutnant v. Lieres herunter.

In Quotaifiya drängen sich die Männer um die Funkstelle. »Jawohl, sie haben Luftkampf«, berichtet einer der Warte der 3. Staffel. »Hol den Pinsel und die Schablone. Der Chef hat ja doch wieder ein paar.«

Nun wird es aber für den Maler problematisch. Bei 121 Abschüssen bleibt ja am Leitwerk kein Platz mehr. »Mal doch einfach eine »100« mit 'nem Eichenkranz darum«, gibt man ihm den Rat. »Dann haste wieder Platz für die nächsten hundert.«

Abends finden sich die Flugzeugführer des 3. Staffel geschlossen im Wüstenkino ein. »Der Tanz mit dem Kaiser« steht heute auf dem Programm. Kaum daß sie Platz genommen haben, erscheint ein Melder: »Oberleutnant Marseille zum Telefon. Feldmarschall Kesselring!«

Der Marschall spricht dem jungen Marseille seine Anerkennung aus und gratuliert ihm für die heute errungenen 17 Abschüsse. Die deutschen Jagdflieger erzielen am 1. September 1942 insgesamt 26 Luftsiege, mehr als die Hälfte davon durch einen einzigen Piloten!

Nicht ohne Grund lassen wir noch einmal diesen Tag so ausführlich vor uns ablaufen, denn noch heute werden die 17 Abschüsse Marseilles angezweifelt.

Nun ist aber der Brauch in der ausländischen Literatur bekannt, die deutschen Erfolgsmeldungen grundsätzlich in Frage zu stellen, wobei wir jetzt hier die Motive dafür offen lassen wollen. So nimmt sich der erfolgreiche britische Jagdflieger Jonny Johnson in seinen Memoiren speziell die Abschüsse des 1. September vor und führt aus, daß englischerseits nur insgesamt elf Flugzeuge verloren gingen, einige davon zu einer Zeit, da Marseille gar nicht in der Luft war. Die wirklichen Totalverluste der Gegner betrugen jedoch 20 Jagdmaschinen, wobei etliche, noch schwerbeschädigte und notgelandete Flugzeuge hinzuzurechnen sind.

Oblt. Sinner	II./JG 27	1 Curtiss	6.59 El Taqa
Oblt. Sinner	II./JG 27	1 Curtiss	7.01 El Taqa
Hptm. Rödel	II./JG 27	1 Curtiss	7...
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	8.26 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	8.28 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	8.35 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Spitfire	8.39 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	10.55 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	10.56 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	10.58 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	10.59 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	11.01 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	11.02 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	11.03 südöstl. Alam El Helfa
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	11.05 südöstl. Alam El Helfa
Lt. Remmer	I./JG 27	1 Curtiss	11.12 südöstl. El Alamein
Fw. Fink	III./JG 27	1 Spitfire	14...
Ofw. Steinhausen	I./JG 27	1 Hurricane	17.46 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	17.47 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	17.48 südöstl. Imayid
Lt. Stahlschmidt	I./JG 27	1 Hurricane	17.48 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	17.49 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	17.50 südöstl. Imayid
Lt. Stahlschmidt	I./JG 27	1 Hurricane	17.50 südöstl. Imayid
Oblt. Marseille	I./JG 27	1 Curtiss	17.53 südöstl. Imayid
Lt. v. Lieres	I./JG 27	1 Hurricane	17.54 südöstl. Imayid
Ofw. Krenz	II./JG 27	gefallen	
Fw. Berben	I./JG 27	vermißt	
Fw. Gahr	III./JG 27	Gefangenschaft	

Fehlmeldungen bei turbulenten und unübersichtlichen Luftkämpfen sind natürlich immer möglich. Nicht in jedem Fall kann ein Flugzeugführer den Aufschlag der von ihm beschossenen Maschine beobachten. Oder er hält den Abschluß eines Kameraden für den eigenen. Sind dazu noch heftige Bodenkämpfe im Gange, wie am 1. September, dann besteht durchaus die Möglichkeit, irgendeinen Explosionsbrand für einen Flugzeugbrand zu halten.

Doch vergessen wir nicht, daß die Erfolge am 1. September 42 allesamt von erfahrenen Schützen gemeldet werden, denen derartige Fehler nicht ohne weiteres unterlaufen. Alle haben dazu noch Luftkampfzeugen für ihre Abschüsse.

Leider ist es unmöglich, an die englischen Originalunterlagen heranzukommen, und die Gegenseite weiß sicher auch, warum sie einen Einblick in ihre Dokumente verwehrt. Deshalb werden wir nachher versuchen, die deutschen Abschüsse sozusagen durch Indizienbeweise zu belegen.

Lassen wir uns wieder zurückversetzen. Am 2. September wird Oberleutnant Scheiter nach einem Luftkampf mit 15 Curtiss vermißt. Das ist am Morgen. Und um 9.16 Uhr schießt Marseille wieder eine Curtiss ab. Zwei Minuten später eine zweite. Schließlich hat er eine einzelne Spitfire vor sich, die rasch zu entkommen versucht. Hat sie die gelbe aufgemalte »14« erkannt. Aber es wäre ohnehin zu spät, um 9.24 Uhr geht sie in die Tiefe.

Noch zweimal bleibt Marseille an diesem Tag Sieger im Luftkampf. In »Middle West« berichtet Philipp Guadella: »Am 2. September gingen zehn englische Jäger verloren.«

Nun, das JG 27 meldet für den selben Tag den Abschluß von sieben Curtiss und drei Spitfire. Und da sollen sich die deutschen Flugzeugführer am Vortage so sehr geirrt haben?

Es ist erstaunlich, in welchen Mengen die englischen Jäger an den ersten Tagen der Rommelschen Offensive am Himmel erscheinen. Pulks von 20, 30 oder 40 Maschinen sind dabei nicht selten.

Etwa 40 Hurricane und Curtiss fliegen am frühen Morgen des 3. September über dem Frontgebiet. Sie begleiten zwei Kampfverbände. Da greifen die Deutschen an. 7.20 Uhr. Rauchend löst sich eine Curtiss aus ihrem Verband, zerschellt. Das war Marseilles Abschluß.

Stahlschmidt kann sich hinter eine Curtiss setzen, jagt heran, korrigiert seinen Anflug und schießt. Absturz 7.23 Uhr. Fast jede Minute fällt ein gegnerischer Jäger vom Himmel. Noch einmal zwei Spitfire durch Marseille, eine Curtiss und eine Spitfire durch Stahlschmidt.

Jetzt reißen die Einsätze nicht mehr ab. Mit 11 Maschinen fliegt die II. Gruppe los. Unter Rödel's Führung jagen sie einem Bosten-Verband entgegen, der von etwa 30 Curtiss und 9 Spitfire gedeckt wird. Der dann folgende Angriff führt zum Abschluß einer Curtiss durch Rödel. Schon wollen die Deutschen einen weiteren Anflug machen, da flackern die ersten Warnlampen auf und sie brechen den Angriff daraufhin ab.

Am Nachmittag wiederum Luftkämpfe. Zwischen 15 und 16 Uhr melden acht Messerschmitt Feindberührung mit 40 Engländern. Und dann erscheint noch einmal ein Verband mit 20 gegnerischen Maschinen am Himmel. Ohne eigene Verluste können vier Hurricane und fünf Curtiss abgeschossen werden. Wieder hat Marseille drei. Remmer, Gruber, Stahlschmidt und Steinhausen besiegen die anderen.

In zwei weiteren Luftkämpfen über dem Gebiet von El Alamein holt Oberleutnant Sinner eine Curtiss und eine Spitfire herunter. Im ersten Gefecht stehen den Deutschen zehn, im nächsten rund 30 Curtiss ge-

genüber. Mit Sinners letztem Erfolg verliert der Gegner in den vier Hauptkampftagen vom 31. August bis 3. September 61 Jagdmaschinen und einen Bomber.

Können nun diese Abschlußmeldungen einer Nachprüfung standhalten? Noch während des Krieges gibt Guadella für den gleichen Zeitraum die Verlustzahlen mit 43 abgeschossenen und 27 schwer beschädigten Jägern, sowie 20 vernichteten oder beschädigten Bombern an. Die 27 schwerbeschädigten Jagdmaschinen können wohl ebenfalls als Abschüsse durch deutsche Jäger gelten, denn sie kamen meist brennend, mit Überschlag oder Bruch hinter den britischen Linien nieder, wo sie von den Werkstatttrupps geborgen und unter der Devise »aus zwei mach eins« wieder instandgesetzt wurden.

Diesen 70 Jagdflugzeugen stehen 68 von General Playfair angegebenen britischen Verlusten gegenüber, alle gegnerischen Gesamtzahlen liegen also über den von den vier deutschen Jagdgruppen gemeldeten.

Somit dürften auch die deutschen Erfolgsmeldungen der einzelnen Tage korrekt angegeben worden sein, und letzten Endes auch die 17 Abschüsse durch Marseille. Dagegen hat das JG 27 insgesamt nur sechs Messerschmitt-Totalverluste, sowie drei Notlandungen. Würden die britischen Angaben mit 22 zerstörten, 18 wahrscheinlich zerstörten und 39 beschädigten Bf 109 stimmen, dann hätte dies die Ausschaltung von 75 % des gesamten Maschinenbestandes des Geschwaders bedeutet.

HANS-JOACHIM MARSEILLE

»Jochen« Marseille wird am 13. Dezember 1919 in Berlin-Charlottenburg geboren. Als der Zweite Weltkrieg ausbricht, kommt er als blutjunger Fähnrich zur I./LG 2 nach Frankreich, und schon hier lassen sich die ersten Anzeichen seiner großen fliegerischen Laufbahn erkennen. Marseille ist eigenwillig, bei den Vorgesetzten sind seine »Extratouren« hinreichend bekannt. Doch das ändert sich, je mehr der junge Flieger merkt, daß der Krieg auch sehr ernste Seiten aufweist.

Bei der I./LG 2 und der 4./JG 52 erzielt Marseille 1940 am Kanal seine ersten Luftsiege, sieben Spitfire. Er selbst wird viermal abgeschossen. Schon im September 1940 erhält er das EK I. Seine große Zeit jedoch beginnt bei der I./JG 27 in Nordafrika. Hier entwickelt er seine einmalige Schießkunst dank seines überragenden Sehvermögens. Sie machen ihn zu einer Ausnahmeerscheinung in der Luftwaffe. Galland

nennt ihn einmal den »unerreichten Virtuosen unter den Jagdfliegern«.

Marseille scheint für die Wüste geboren zu sein. Unermüdlich arbeitet er an seiner jagdfliegerischen Vervollkommnung. Schließlich kommt der Zeitpunkt, da er Waffe und Maschine so perfekt beherrscht, daß ihm damit alles gelingt. Als 11. Jagdflieger erzielt er den 100. Luftsieg. Das ist am 17. Juni 1942. Als Marseille am 15. September 1942 als dritter seinen 150. Gegner besiegt, gilt er damit als der erfolgreichste Westjäger. Sämtliche abgeschossenen Flugzeuge sind englische.

Am 8. Juni 1942 ernennt man ihn zum Staffelkapitän der 3./JG 27. Gleichzeitig erhält er die Schwerter zum Eichenlaub. Wie seine Fähigkeiten von den Kameraden neidlos anerkannt werden, geht aus den Zeilen eines Briefes hervor, den sein Freund, Hans-Arnold Stahlschmidt nach Hause schreibt. »Marseille kann schießen wie ein junger Gott. Er kann vor allem, was nur wenige können: Sicher und wunderbar in der Kurve schießen. Unsereiner schießt dann dauernd vorbei.«

Es ist bekannt, daß Marseille, wenn immer möglich, an den von ihm abgeschossenen Maschinen die Lage seiner Schüsse begutachtet und danach die Markierung an der Sichtscheibe seiner berühmten gelben »14« korrigiert. Wenn etwas für ihn typisch ist, dann ist es die souveräne Bewegung im Gekurbel der Luftkämpfe. Er sieht alles, auch jede noch so winzige Möglichkeit, die er dann zum Schuß ausnutzt.

Am Abend des 3. September 1942 herrscht im Unterkunftszelt der 3. Staffel Hochstimmung. Ständig wird die von Steidler prächtig bemalte Bar, das Glanzstück des Zeltes, von den Männern belagert. Sie sitzen auf den aus Rumpfstücken englischer Bomber gefertigten Barhockern, Batterien von Flaschen vor sich. Unentwegt legt Matthias die schon sehr mitgenommene Platte »Rumba a sul« auf, das Lieblingsstück von Marseille. Eine Menge Gäste hat sich eingefunden. Neben Stahlschmidt, der in der letzten Zeit viel Pech hatte, sitzt Fritz Hoffmann, der stets eine unerschütterliche Ruhe ausstrahlt, und Leutnant v. Lieres, der immer rot sieht, wenn eine Kokarde am Himmel auftaucht.

Da ist ferner der ehrgeizige Jost Schlang, der junge Leutnant Remmer, mit 13 Abschüssen auch einer der Kommenden, und der eigenwillige Rudi Sinner aus Linz. Auch der immer gut aufgelegte Werner Schroer darf nicht fehlen, ebenso der kurz vor der »Blechkrawatte«, dem Ritterkreuz, stehende tüchtige Oberfeldwebel Steinhausen. Sie alle finden sich zusammen, um heute Marseilles Brillanten zu feiern. Sie wurden ihm am Vortage als viertem deutschen Soldaten nach Mölders, Galland und Gollob verliehen.

Um 10 Uhr des 5. September starten die I. und II. Gruppe mit 33 Maschinen zur Stukaeskorte mit anschließender freier Jagd. In mehreren Luftkämpfen gelingt es, neun gegnerische Jagdmaschinen zum Absturz zu bringen. Trotz des Versagens seiner Kanone besiegt Marseille vier, Stahlschmidt zwei und Rödel drei. Kurz darauf meldet Oberleutnant Burger einen Motorfresser und springt mit dem Fallschirm ab. Er findet dabei den Tod, da der Schirm sich nicht ganz öffnet.

Leutnant v. Lieres besiegt am 6. September vier Jäger im Gefecht mit zwei Schwärmen Messerschmitt gegen etwa zehn Engländer. Während dieser Kämpfe erzielt Steinhausen seinen 40. Abschluß. Es ist sein letzter, denn Günther Steinhausen kehrt von jenem Einsatz nicht zurück, sein Schicksal ist noch heute ungeklärt. Auch der zunächst vermißte Obergefreite Benthin gerät in Gefangenschaft, und Feldwebel Krumlauf muß wegen Motorstörung abspringen.

Bei den Luftkämpfen am Nachmittag holt sich Marseille wieder seine schon obligatorisch gewordenen vier Abschüsse, drei Curtiss und eine Spitfire. Stahlschmidt schickt seinen 59. Gegner zu Boden.

Am nächsten Tag, dem 7. September, startet der Schwarm Stahlschmidts zur freien Jagd. Um 14.40 Uhr landet eine einzelne Messerschmitt. Der Flugzeugführer berichtet, daß sie Luftkampf mit zwei Pulks Spitfire gehabt hätten etwa 30 Kilometer südöstlich El Alamein. Zehn Minuten später schwebt wieder eine Maschine ein. Keine Spur von den anderen beiden. Nach langem Warten kommt schließlich ein Anruf: »*Leutnant v. Lieres unverletzt in den eigenen Linien notgelandet!*«

Wo aber bleibt Stahlschmidt? Die Aussagen widersprechen sich. Einer will einen Absprung gesehen haben, ein anderer eine abtrudelnde Maschine. Suchflugzeuge kommen erfolglos zurück. Nichts. Aber noch haben die Kameraden Hoffnung. Es ist ja nicht das erstemal, daß Stahlschmidt ausbleibt. Sicher wird er sich auch jetzt durchschlagen können.

Doch diesmal behält ihn die Wüste zurück. Niemand weiß, was geschah. Trotz der 18 Abschüsse an den beiden letzten Tagen trifft erst der Tod Steinhausens und nun auch noch der Verlust Stahlschmidts das Geschwader besonders schmerzlich. Stahlschmidt hatte die meisten Feindflüge aller Piloten in Afrika hinter sich. Über 400! Sechzehn Monate später ehrt man ihn noch mit der nachträglichen Verleihung des Eichenlaubs.

Marseille meldet jetzt fast nach jedem Einsatz mehrere Abschüsse,

zusammen mit Homuth am Abend des 7. September drei und dann am 15. allein sieben.

Überhaupt bringt der 15. September den deutschen Jagdfliegern noch einmal einen großen Erfolg. In einer Reihe von harten Kämpfen werden zwanzig Luftsiege gemeldet, 19 Curtiss und eine Spitfire. Während eines der Gefechte kollidieren Unteroffizier Prein und Leutnant Hoffmann. Prein findet den Tod. An Hoffmanns Maschine ist eine Fläche weggerissen, der Leutnant steigt aus und schlägt gegen das Leitwerk. Mit gebrochenen Beinen wird er von deutschen Infanteristen geborgen. Zu allem Überfluß muß auch Rödel eine Notlandung machen, glücklicherweise aber auf eigenem Gebiet.

Am späten Nachmittag ist Marseilles 151. Abschluß fällig. Um diese Leistung richtig würdigen zu können, muß man sich vor Augen halten, daß erst vor kurzem zwei Jagdflieger an der Ostfront diese Zahl erreichten: Gollob am 29. August und Graf am 4. September. Marseille hat seine Abschüsse jedoch unter wesentlich schwierigeren Bedingungen errungen, gegen einen bis zur letzten Konsequenz durchhaltenden, harten und kämpferisch ebenbürtigen Gegner.

Gleich nach Beendigung der Einsätze besucht Marseille den schwerverwundeten Leutnant Hoffmann auf dem Verbandsplatz. Mit zwanzig anderen liegt er in einem Zelt. Stickig heiß ist es darin, der Geruch von Äther und Wunden nimmt den Atem. Marseille hebt den Moskitoschleier über dem Bett hoch und blickt in ein lebloses Gesicht. Für wenige Augenblicke ergreift er die Hand des Leutnants. Hoffmann ist ohne Bewußtsein. Tief atmend tritt Marseille wieder ins Freie. Fünf Wochen später stirbt Hoffmann in einem Lazarett in Athen.

Vier Jagdflugzeuge und eine Curtiss ohne Zeugen werden am 16. September als abgeschossen gemeldet, letztere jedoch nicht anerkannt. An jenem Tag geht es bei der I. Gruppe sehr geheimnisvoll zu. Die Ordonnanzen pfeifen das Lied »Es leuchten die Sterne«, Unteroffizier Hermann von der Kraftfahrerabteilung begrüßt Marseille mit den Worten:

»Bitte, Herrn Oberleutnant gratulieren zu dürfen!«

Überrascht fragt dieser zurück: »Wozu denn, Hermann?«

»Das darf ich nicht sagen, Herr Hauptmann!«

Nun, auch die offizielle Beförderung läßt nicht länger auf sich warten. Eine halbe Stunde später ist Marseille mit seinen 22 Jahren der jüngste Hauptmann der Wehrmacht.

Doch der Wüstenkampf geht inzwischen weiter. Wechselvoll wie immer. Am 20. September besiegt Schroer seinen 40. Gegner, zur glei-

chen Zeit nehmen die Engländer Feldwebel Krumlauf gefangen, und am nächsten Tag fällt Unteroffizier v. Arnswaldt im Kampf mit Spitfire.

Um 9.32 Uhr des 26. September landet Marseille. Er hat wieder vier Abschüsse. Drei Spitfire und eine Curtiss. Diesmal kehrt auch Oberleutnant Schlang flächenwackelnd zurück. Es ist sein Erster. Anschließend gratuliert ihm Marseille: »Sie fangen ja gut an. Gleich eine Spitfire!«

Am Nachmittag fallen durch Marseilles Bordwaffen nochmals drei Spitfire. Jetzt hat er 158 Luftsiege. Die letzte Spitfire ist zugleich der schwerste Gegner, mit dem es Marseille bisher zu tun hat. Auf Gegenkurs sichtet der deutsche Schwarm etwa sechs Maschinen, die gerade im Begriff sind, auf die Höhe der Messerschmitt zu steigen. Da ertönt auch schon Marseilles Stimme: »Ich greife an!« Sekunden später ist er am Gegner, bricht in den Abwehrkreis ein, den die Briten gerade zu bilden versuchen. Die erste Spitfire fällt brennend heraus.

Abschwung, Rechtskurve und Gas weg! Die zweite englische Maschine geht nach unten. Unwahrscheinlich genau liegen die Treffer. Eine andere Spitfire jagt nun auf die gelbe »14« zu, der britische Pilot drückt auf die Knöpfe.

In der Kurve sieht Marseille die rotzuckenden Mündungen des gegnerischen Flugzeuges. Mehrmals reißt er seine Bf 109 hoch, um hinter den Angreifer kommen zu können. Aber es gelingt nicht. Das muß ein ganz erfahrener Experte sein, denkt Marseille. Einer, der ihm alles abverlangt. Nicht so wie der Engländer vor wenigen Tagen. Und ihm fällt der Pilot ein, der mit qualmendem Motor zu entkommen versuchte. Marseille saß plötzlich neben ihm, nur wenige Meter entfernt. Als der Gegner sich umblickte, sah er in ein unerbittliches, maskenhaftes schmales Gesicht unter der schwarzen Haube. Der Engländer erstarrte, unfähig zu irgendeiner Abwehrbewegung. Doch jetzt wichen die ersten Züge dieses Gesichts da drüben. Mit einer Hand winkte der Deutsche herüber und kippte dann ab, auf sein hypnotisiertes Opfer verzichtend.

Der jetzige Spitfire-Pilot ist aber ebenbürtig. Schnauze auf Schnauze rasen sie aufeinander los, jagen steil in die Höhe, stürzen sich Hunderte von Metern hinab. Umkreisen sich. »Dogfight« nennen die Engländer das. Jeder lauert auf den Sekundenbruchteil, wo sich der Gegner eine Blöße gibt.

Marseille spürt, wie ihm der Kampf allmählich an den Nerven frißt. Der Sprit geht bald zur Neige. Gelingt es ihm nicht, das Duell in den

nächsten Minuten zu beenden, würde es für den Rückflug nicht mehr ausreichen. Er merkt an der Art, wie der Engländer seine letzten beiden Anflüge ansetzt, daß auch dieser nervös und unruhig wird. Nur noch die besseren Nerven werden jetzt den Kampf entscheiden. Die zwölfte Minute des Luftkampfes bricht an. Gleich muß Marseille abbrechen, wird seinem Gegner dadurch ausgeliefert sein.

Die Nachmittagssonne steht am westlichen Horizont. Ihre Strahlen tauchen die Gesichter der beiden Jägerpiloten in grelles Rot und Gelb. Mitten in diese goldene Flut steuert Marseille jetzt seine Maschine. Er kneift die Augen zusammen, fühlt, daß die Spitfire ihm folgt. Nur für einen Augenblick muß die strahlende Helligkeit den Gegner geblendet haben, muß ihn abgelenkt haben. Und das entscheidet sein Schicksal. In einer gerissenen Kehrtkurve sitzt Marseille nun hinter ihm. Seine Garben schneiden wie eine Sense durch Motor, Kabine und Rumpf. Wie ein Stein fällt die Spitfire nach unten.

Diesmal wackelt Marseille nicht, als er den Platz von Quotaifiya anfliegt. Bleich klettert er aus der Maschine, greift mit zitternden Händen nach einer Zigarette. Grau und verfallen sieht sein Gesicht in diesen Minuten aus. »Ein meisterhafter Gegner!« sagt er bei der anschließenden Flugbesprechung.

Es sollte sein letzter Gegner gewesen sein, denn jetzt dämmert der unglückselige 30. September herauf, ein Tag, den keiner vergessen wird, der ihn miterlebte.

Am Morgen des 30. liegen graue Nebelkissen über den Dünen. Von See her treiben Wolkenbänke über das Land. Die Sonne im Osten, wie eine Milchglasscheibe, taucht die Wüste in ein seltsam bleiches Licht. Bevor die 3. Staffel hinaus zu den Maschinen fährt, hat Staffelfriseur, Obergefreiter Boguschewski, noch eine Frage an seinen Kapitän. Aber er will nicht so recht heraus damit.

»Was haben Sie denn auf dem Herzen, Boguschewski?«

»Also, ich hätte gern ein schönes großes Portraitfoto von Herrn Hauptmann, mit Unterschrift.«

»Ja, wozu denn?« fragt Marseille.

»Es wird ja auch mal wieder Frieden geben. Dann möchte ich mich selbständig machen als Friseur. Und wenn ich dann das Bild von Herrn Hauptmann im Schaufenster habe, das wäre doch was. Leibfriseur von Hauptmann Marseille sozusagen.«

Lachend willigt Marseille ein und dann geht es hinaus auf das Rollfeld. Um 10.47 Uhr startet er mit acht Maschinen seiner Staffel. Hochschutz für Stukas, anschließend freie Jagd. Zehn Maschinen der III./

JG 53 sind für den direkten Begleitschutz angesetzt, die III./JG 27 mit 15 Messerschmitt übernehmen den indirekten Schutz. Die Gruppe bekommt bald darauf Luftkampf mit vier Spitfire, wobei Schroer und Krainik je eine herunterholen.

Vom Geschwadergefechtsstand aus leitet Kommodore Neumann die Staffel Marseilles über Funksprech an einen britischen Jagdverband heran, der südlich Imayid mit Westkurs fliegt. Als sich die Messerschmitt nähern, verschwindet der Gegner nach Norden, so daß es zu keinem Luftkampf mehr kommt.

11.30 Uhr. Aus den knackenden Störgeräuschen im Äther dringt plötzlich eine klare Stimme: »Motor brennt!«

Auf dem Gefechtsstand fragt man zurück: »Wessen Motor brennt? Was ist los?«

»Von Elbe 1. Haben starke Rauchentwicklung in der Kabine. Ich kann nichts mehr sehen.«

Elbe 1? Um Himmels Willen, das ist ja Marseille! Ein Blick auf die Karte. Noch fünf Minuten bis zu den eigenen Linien, vielleicht noch 40 Kilometer.

In 3000 Meter Höhe fliegt die 3. Staffel unterdessen eng geschlossen und alle Augen starren auf die gelbe »14«. Schlang und Pöttgen sind nur wenige Meter neben Marseille. Sie erkennen deutlich sein schneeweiß wirkendes Gesicht hinter der glitzernden Kanzel. Jetzt reißt er mit der linken Hand die Entlüftungsscheibe zurück. Weißer Qualm strömt heraus.

»Sind wir schon über den eigenen Linien? Ich kann nichts mehr sehen.«

»Noch zwei Minuten, Jochen!« kommt die ruhige Antwort von Pöttgen. Man gibt ihm Anweisungen. »Elbe 1, mehr rechts halten!« Und von unten fragende Stimmen: »Werden Sie es schaffen, Elbe 1? Steigen Sie lieber aus!«

An Marseilles Maschine zeigt sich jetzt eine vom Motorvorbau ausgehende weißliche Rauchfahne. Sie wird stärker. Jedoch keine Flammen. Das Flugzeug verliert ständig an Höhe.

11.35 Uhr. Die weiße Moschee von Sidi Abd El Rahman mit ihrem Halbmond auf der Kuppel liegt unter ihnen. Die deutschen Linien. Marseille schafft es! Aus den Stellungen heraus verfolgen die Soldaten den Jägerschwarm mit den Ferngläsern. Jetzt sehen sie auch, wie kleine Flämmchen aus dem Motor der rauchenden Messerschmitt herauszüngeln.

Kommodore Neumann sieht die Männer im Gefechtsstand erleich-

tert an. »Jetzt sind sie über El Alamein.« Nun kann nicht mehr viel passieren, denken sie. Höchstens eine Bauchlandung.

Eine Minute später ruft Marseille mit gepreßter Stimme: »Ich muß raus. Ich halte es nicht mehr aus!« Dann ein anderer: »Er legt die Maschine aufs Kreuz!«

»Der Jochen ist raus!« Das ist Pöttgen.

Die Sekunden vergehen. Unruhig warten die Männer im Gefechtsstand. Lauschen. Jetzt eine brüchige Stimme im Äther:

»Er ist tot!«

Ringsherum verbreitet sich lähmendes Entsetzen. Totenblaß legt Edu Neumann die Kopfhörer weg. Blickt in die aufgerissenen Augenpaare der anderen. Er nickt stumm und geht hinaus.

Später erfahren sie, was sich da oben abgespielt hat. Als die Messerschmitt die deutschen Linien überfliegen, wirft Marseille das Kabinendach ab und legt seine Maschine in einer halben Rolle auf den Rücken. Sie scheint leicht zu schwimmen, geht sofort in einen steilen Gleitflug über. Etwa 200 Meter stürzt sie, dann spring Marseille ab. Sein Fallschirm öffnet sich nicht. Fast waagrecht fällt der Körper hinab und schlägt bäuchlings auf. Entsetzt und ungläubig zugleich verfolgen die Kameraden diesen Vorgang. Mehrmals umkreisen sie die Unglücksstelle.

Vielleicht mehr noch bestürzt als alle anderen ist Fallschirmwart Paul Geisinger. Der Schirm, den er gefaltet hat, öffnete sich nicht. Er wagt nicht, weiterzudenken.

Stabsarzt Dr. Winkelmann und Hauptmann Franzisket holen den toten Marseille aus der Wüste. Sie stellen fest, daß der Auslösegriff des Fallschirmes nicht betätigt wurde. Quer über die linke Brustkorbhälfte verläuft eine scharfe Schlagwunde. Sie kann nicht vom Aufschlag auf den Boden herkommen.

Beim Absprung schlug Marseille gegen das Leitwerk seiner Maschine. Er mußte sofort besinnungslos gewesen sein. Die Bf 109 war bereits aus der Rückenlage in den Sturzflug übergegangen, eine Fluglage, die Marseille durch die Sichtbehinderung infolge der Qualmentwicklung nicht erkannt hatte. Sicher hätte er sie sonst leicht ausgleichen können.

Schreiber Neumann nimmt die letzten Eintragungen im Flugbuch des gefallenen Staffelf kapitäns vor:

»388 Feindflüge mit 158 Abschüssen. Laufende Nummer des Fluges: 482. Flugdauer 49 Minuten.« In der Spalte »Zeit der Landung« macht er ein einfaches schwarzes Kreuz.



San Pietro. Im Hintergrund brennender amerikanischer Bomber



Der Gruppenkommandeur der I./JG 27 in der Luft, vermutlich die Me 109 G-6/R 6 von Hptm. Franzisket

Sizilien. Im Hintergrund verbrennt eine amerikanische Viermot.

Oberleutnant
Remmer und
die 1. Staffel
in Frankreich



Jost Schlang,
Hohagen und
Fritz Dettmann
in Frankreich



Hauptmann
Schramm in
Alarmbereitschaft



Leutnant
Alfred Belz.
Gefallen in der
Reichsverteidi-
gung(rechts unten)



Wortlos sitzen die Männer der 3. Staffel in ihrem Zelt. Jeder hängt seinen Gedanken nach. Am späten Nachmittag kommt Franzisket herüber, in den Händen eine Feigentorte, Spezialität der 1. Staffel. Er spendet sie jetzt der Dritten. »Hier, eßt die Torte. Ihr müßt doch was essen!« sagt er mit gekünstelt forscher Stimme. »Ihr könnt doch nicht ewig so weitermachen. Wenn Jochen das sähe.«

Auf einmal ertönt der »Rumba a sul«. Irgendeiner hat die Lieblingsplatte Marseilles aufgelegt. Alle sehen stumm irgendwo hin, keiner wagt den anderen anzublicken. Die Platte ist längst zu Ende. Nur noch das Kratzen der Nadel bleibt.

Lähmende Stille auch in den anderen Zelten. Marseilles Leichnam liegt aufgebahrt im Staffelveier. Offiziere, Unteroffiziere, Soldaten, sie alle halten abwechselnd die Totenwache.

Am anderen Morgen nimmt das JG 27 Abschied von Hans-Joachim Marseille. Als einer der letzten tritt Matthias heran. In seiner Hand eine Kette aus Muscheln. Tränen rinnen ihm über das Gesicht, als er die Kette Pöttgen reicht. Sie liegt nun in Marseilles Grab in Derna. Eine Ju 52 hatte den toten Jochen unter dem Ehrengelast der ganzen 3. Staffel mit ihren Messerschmitt dorthin überführt.

Inzwischen macht sich eine Kommission an die Arbeit, um die Unfallursache zu klären. Wie war es zu der Qualmentwicklung gekommen? Zunächst tauchen eine ganze Reihe von Gerüchten auf. Sabotage durch die Engländer, durch Italiener?

Wie ein Mosaik werden nun die Details zusammengetragen. Der Aufschlag erfolgte um 11.36 Uhr an der Telegraphenpiste, 7 Kilometer südlich der weißen Moschee. Dann geht es an die Untersuchung des Flugzeugwracks. Bei dem fast senkrechten Sturz aus etwa 3000 Meter Höhe wurde der Daimler-Benz-Motor DB 605 A-1, Werknummer 77411, vollständig zerstört. Am Kurbeltrieb keine Spuren von Überhitzung, an den Laufflächen der Kolben und Lager keine Freßstellen. Die Rauchentwicklung während der letzten sechs Flugminuten bei vollaufendem Motor kann also nicht durch Kühlstoff- oder Schmierstoffverlust entstanden sein. Ebenfalls scheidet ein Kraftstoffbrand aus, da die Farbe der Rauchfahne weiß und hellgrau war. Außerdem wäre in diesem Falle die Hitze für den Flugzeugführer unerträglich gewesen.

Doch dann finden sie den Schaden am Untersetzungsgetriebe. Aus dem noch in der Luft zu Bruch gegangenen Gehäuse war Schmierstoff ausgetreten, einige Zähne am Stirnrad des Getriebes ausgebrochen. Dann hat sich der Schmierstoff entzündet.

Die Maschine, eine werkneue Bf 109 G-2, Werknummer 14256,

Lizenzbau Erla, kam kurz vorher aus Bari und war bei diesem Flug zum erstenmal eingesetzt. Zuvor hat man sie bei der Gruppe jedoch besonders sorgfältig auf Mängel durchgesehen und Probeläufe des Motors vorgenommen. Wie vor dem Überführungsflug, so gab es auch hierbei keine Beanstandungen.

Der unter dem Aktenzeichen 52, Nr. 270/42 angefertigte Bericht der Untersuchungskommission schließt mit dem Satz: »Sabotage oder ein sonstiges Verschulden von Personen hat nicht vorgelegen.«

Tagesbefehl

Am 30. 9. 1942 ist Hauptmann Marseille, unbesiegt vom Feinde, den Fliegertod gestorben.

Es will uns nicht einleuchten, daß dieser frische und frohe und tapfere Jagdflieger unseres Geschwaders nicht mehr unter uns sein soll.

Einmalig sind seine Erfolge über unseren zähesten Luftgegner – den Engländer. Wir dürfen glücklich und stolz sein, ihn als einen der unsrigen zu zählen.

Die schönsten Worte vermögen nicht das auszudrücken, was dieser Verlust für uns bedeutet.

Er hinterläßt uns die Verpflichtung, ihm nachzueifern als Mensch und Soldat. Sein Geist wird dem Geschwader immer Vorbild bleiben.

Der Geschwaderkommodore
m. d. W. d. G. b.

Neumann
Major

DAS LETZTE VIERTELJAHR (ABSCHIED VON AFRIKA)

Der Kampf auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz geht weiter. Anfang Oktober 1942 verfügt das Geschwader nur über drei Jagdgruppen, da die I. für einige Wochen aus dem Einsatz gezogen wird und nach Sizilien verlegt. Sie übernimmt von hier aus den Begleitschutz für Ju 88 gegen Malta. Mit sieben Spitfire-Abschüssen kehren die Staffeln gegen Monatsende wieder nach Afrika zurück und fliegen ihren ersten Einsatz mit dem Geschwader am 27. Oktober.

Die ersten Tage des Oktober verlaufen ziemlich ruhig, die Luftope-

rationen lassen nach. Gelegentlich Stukabegleitung oder Aufklärerschutz, das ist alles, aber immerhin können sechs Jagdmaschinen des Gegners abgeschossen werden.

Am 4. Oktober bricht ein schweres Unwetter herein. Eine pechschwarze Wand steht im Westen, kommt mit enormer Geschwindigkeit näher. Kaum daß die Maschinen und Zelte verankert sind, prasselt schon der Regen auf die trockene Wüste, läßt riesige Staubwolken sich erheben. Dann überfällt der Orkan die Unterkünfte. Nach einer halben Stunde ist alles vorbei, die Hälfte der Zelt ist eingestürzt oder weggeweht. Die Plätze stehen unter Wasser.

An diesem Tag überschlägt sich Leutnant Carstensen beim Start von der aufgeweichten, überschwemmten Piste und kann nur noch tot aus seiner Maschine geborgen werden.

Die Einsätze müssen für die nächste Zeit von Fuka aus stattfinden. Morgens fliegen die Messerschmitt einzeln dorthin, abends kehren sie wieder zurück. Am 7. Oktober schießt die III. Gruppe eine Curtiss ab und verliert gleichzeitig Unteroffizier Flendt, den eine Spitfire aus der Überhöhung heraus angreift. Flendt muß mit Kühlertrafungen auf der gegnerischen Seite notlanden und wird gefangengenommen.

Den englischen Aufklärern bleiben die Schwierigkeiten der Deutschen auf Fuka und El Daba infolge der Regenfälle nicht verborgen. Der Gegner wittert eine Gelegenheit, jetzt die Jagdgruppen am leichtesten ausschalten zu können. Mit über 500 Maschinen greift er am 9. Oktober die deutschen Flugplätze an.

Gegen 9 Uhr steigen 26 Messerschmitt zur üblichen Stuka-Eskorte auf. Sie sind kaum außer Sicht, da nähern sich mehrere Jägerpuls aus der Wüste kommend heran. Ihnen folgen weitere starke Formationen in 2000 Meter Höhe aus westlicher Richtung.

Im Geschwadergefechtsstand sucht Edu Neumann Deckung. Dann gibt er durch: »Tiefangriffe auf Kongo 3!« Die so zurückgerufenen Messerschmitt sind nach wenigen Minuten über dem Kampfgebiet. Sofort greifen sie nun ihrerseits an und verbeißen sich in den Gegner. Die Luftkämpfe toben über dem eigenen Platz und dehnen sich bis weit über die Front aus. Die tollsten Szenen spielen sich ab. Da fliegt von See her in 3500 Meter Höhe ein großer Kampfverband heran. Angriff auf Angriff erfolgt. Während sich die Flak auf die hochfliegenden Bomber einschießt, fegen die Jabos ganz tief über das Wasser, ziehen dann mit hämmernden Bordwaffen über die Steilküste. Jetzt bekommen die leichte Flak und die Maschinengewehre zu tun. Abwehrfeuer schlägt den Briten entgegen.

Und immer neue Formationen, Schwärme, Ketten tauchen auf. Die deutschen und italienischen Jagdmaschinen können gar nicht so schnell wieder einsatzbereit gemacht werden. Ein neuer Kampfverband wird gemeldet. Sechzig Bomber und etwa die gleiche Anzahl Begleitjäger. Flugzeugführer und Warte stürzen sich in die immer noch mit Wasser gefüllten Splittergräben. Schon fegen die gegnerischen Jäger kreuz und quer über den Platz. Die leichte Flak hält dazwischen. Einer Curtiss fliegt das ganze Leitwerk fort, mit einem mächtigen Klatschen verschwindet die Maschine im Meer. Dann erwischt es eine Hurricane. Noch einmal zieht sie steil nach oben, kippt über die linke Fläche ab, stürzt ebenfalls ins Wasser.

Um 16 Uhr kommen sie wieder. 50 Bomber. Fünf Minuten später Tiefangriff der Jäger. Und immer wieder stürzen sich die Messerschmitt zusammen mit den italienischen Macchi wie Habichte in die englischen Verbände. Endlich ist auch der letzte Angriff vorüber. Dem ungeheuren Aufwand seitens der Engländer nach zu urteilen, müßten die deutschen Jagdgruppen stark angeschlagen sein. Gewiß, der Schaden ist nicht unerheblich, doch erstaunlicherweise längst nicht so groß, wie man es nach diesen, von morgens bis abends andauernden Attacken vermutet hat.

Ein Volltreffer schaltete den Gefechtsstand der III./JG 53 völlig aus, eine ganze Anzahl Zelte, Geräte und Fahrzeuge sind nur noch Trümmer. Einige Flugzeuge müssen als Totalverlust abgeschrieben werden, 20 andere sind beschädigt. Glücklicherweise hat das Geschwader wenige Verletzte und nur zwei Tote zu beklagen: Obergefreiter Wachter vom Bodenpersonal und Oberfeldwebel Würschinger, der im Luftkampf abgeschossen wird. Auch Feldwebel Fingerhuth muß mit dem Schirm abspringen und wird gefangengenommen.

Die »Pik As«-Gruppe meldet vier Abschüsse, Schroer und Rödel landen mit je drei. Weitere Luftsiege bringen Schöffbeck, Lüer, Steis und Klippgen mit nach Hause. Da auch die Flak und die italienischen Jäger eine Reihe von Abschüssen verbuchen, müssen die englischen Verluste ziemlich hoch sein, da schon die deutschen Jägerverbände allein 26 Luftsiege erzielen.

Sehr zurückhaltend, wie immer, sind die englischen Autoren bei den eigenen Verlustangaben dieses Tages. Um es genauer zu sagen: Sie erwähnen diese Verluste überhaupt nicht. Nur bei Guadella liest man in einem Nebensatz von zwölf abgeschossenen eigenen Maschinen.

Nach diesem Kampftag nimmt die Lufttätigkeit für die nächste Zeit wieder ab. Die Engländer fliegen jetzt mit starken Verbänden im

Frontgebiet Sperre, um den Aufmarsch für die Offensive Montgomerys zu verschleiern. In den nächsten Tagen hat das JG 27 wieder Verluste. Leutnant Schöffbeck wird nach einem Luftkampf mit Spitfire vermißt, eine andere Bf 109 kann auf eigenem Gebiet notlanden. Dann fällt einer der erfolgreichen Flugzeugführer der III. Gruppe, Oberfeldwebel Stumpf. Im Tiefflug erwischt ihn ein Flaktreffer.

Am 14. Oktober springt Oberfeldwebel Rosenberg mit dem Schirm ab. Er schlägt gegen das Leitwerk und bricht sich beide Beine. Als nächster bleibt Unteroffizier Kühn aus. Motorschaden.

Zwei Tage lang wütet ein verheerender Sandsturm. Kein Flugzeug kann vom Boden weg, an fliegerische Unternehmen ist nicht zu denken. Dann beginnt in der Nacht zum 19. Oktober und am nächsten Morgen die britische Luftoffensive. Die gegnerische Luftmacht ist inzwischen auf über 600 Jäger und fast 400 Kampfmaschinen angewachsen, dazu über 600 Maschinen, darunter 63 Viermotorige, der amerikanischen Heeresluftwaffe.

Das JG 27 schießt am 19. drei Jäger ab, während eine eigene Messerschmitt verloren geht. Der Pilot wird vom Seenotdienst aus dem Wasser gefischt. Bereits am 20. Oktober kommt es wieder zu heftigen Zusammenstößen in der Luft. Sie finden alle über den eigenen Plätzen statt und bringen den Engländern den Verlust von elf Curtiss und einer Hurricane. Die drei Jagdgruppen fliegen nicht weniger als 100 Einsätze an diesem Tag. Zwei Bf 109 gehen bei Notlandungen zu Bruch, zwei Maschinen der III./JG 53 werden abgeschossen. Ein Flugzeugführer gefallen, einer schwer verwundet.

Auch die anderen Tage verlaufen sehr wechselvoll. Unter den sechs Luftsiegen des 22. Oktober ist eine Mitchell. Leutnant Bendert wird von gegnerischen Jägern abgeschossen.

Jetzt schlägt Montgomery zu. Mit einer gewaltigen Übermacht tritt die britische Armee und Luftwaffe zur Großoffensive an, ihr vorausgehend, ein fünfstündiges Trommelfeuer aus Hunderten von Geschützen auf einen nur 10 Kilometer breiten Frontabschnitt. Panzerverbände schieben sich vor, Infanterie des ganzen Commonwealth stürmt durch die Gassen der Minenfelder nach vorn, den deutschen Stellungen entgegen.

Um die Bewegungsfreiheit der deutsch-italienischen Luftstreitkräfte einzuschränken, liegen die Plätze in unaufhörlichem Bombenhagel. Von Einsatz zu Einsatz sinkt so der Bestand der flugklaren Maschinen. Und trotzdem versuchen sie, mit allen Mitteln der hartbedrängten Truppe Entlastung zu verschaffen. Das ist der 23. Oktober 1942.

Die wichtigsten Ereignisse sind in den anschließenden Tagebuchaufzeichnungen wiedergegeben. Sie lassen gleichzeitig die Härte dieses Kampfes deutlich erkennen. Ein Kampf, der den endgültigen Rückzug des Afrikakorps einleitet.

- 23. 10. 5 Abschüsse gegen zwei Notlandungen.
- 24. 10. 10 Abschüsse, zwei Notlandungen. Gefreiter Mehr wurde am Boden verschüttet und getötet.
- 25. 10. 1 Abschuß. Leutnant Boden gefallen, Oberfeldwebel Scheit abgeschossen. Zwei Notlandungen.
- 26. 10. 6 Abschüsse. Leutnant Frenzel gefangen, Unteroffizier Krainik (12 Luftsiege) vermißt, eine Bauchlandung.
- 27. 10. 10 Abschüsse. Oberfeldwebel Lür über See vermißt, Heidel, Schneider und Varra bauchgelandet. Weitere drei Notlandungen. III./JG 53 wird aus Afrika zurückgezogen, dafür I./JG 77 zu uns.
- 28. 10. 1 Abschuß. Leutnant Meyer vermißt. Oberleutnant Schlang Bauchlandung. Zwei Notlandungen.
- 29. 10. 3 Abschüsse. Hauptmann Huy vom JG 77 gefangen. Hauptmann Franzisket Fallschirmabsprung, Bein gebrochen. 125 Einsätze an diesem Tag.
- 30. 10. 3 Abschüsse.
- 31. 10. 4 Abschüsse. Unteroffizier Moysis abgeschossen. Steis und Werfft notgelandet.
- 1. 11. 4 Abschüsse. Unteroffizier Jürgens Bauchlandung.
- 2. 11. 9 Abschüsse. Drei Verluste bei JG 77.
- 3. 11. 5 Abschüsse. Unteroffizier Niekammer verwundet. Unteroffizier Wiese Bauchlandung.

Schon seit mehreren Tagen trifft das JG 27 Vorbereitungen zum Rückzug. Die Lastwagen stehen lange bereit, beladen und fertig zum Abmarsch. Im Laufe des 3. November setzen sich die ersten Fahrzeuge in Bewegung mit allem, was vorn nicht unbedingt gebraucht wird, Schreibstube, Rechnungsführer, Kantine. Die Marschziele heißen zunächst Stherasat bei Sidi Barrani, Menastir bei Bardia und Gambut. Die Bodenteile folgen ihnen in den nächsten Tagen nach.

Auf der Küstenstraße endlose Kolonnen. Von links nach rechts fahren sie, da die Straße den Strom der Zurückflutenden gar nicht fassen kann. Liegegebliebene Fahrzeuge, riesige Staubwolken, das Geräusch gequälter Motoren, wilde Schreie, ungeduldiger Kraftfahrer und gestikulierende Italiener machen die Szene komplett.

Das alles bleibt den Engländern natürlich nicht verborgen. Beaufighter, Hurricane, Spitfire jagen die Straßen entlang, finden ihre Ziele. Sie richten ein heilloses Durcheinander dort unten an. Die meisten Verluste haben die Italiener, sie kennen noch immer nicht den Unterschied zwischen einer Ju 52 und einer Beaufighter.

In der Nacht folgen pausenlose Bombenangriffe, die brennenden

LKW weisen den neuankommenden Engländern den Weg. Ein Hexenkessel. Die III. Gruppe verliert bereits am ersten Rückzugstag zehn Fahrzeuge. Unteroffizier Thürmer fällt. Seidler, Erbrecht und Schröder von der 8. Staffel fallen. Viele werden verwundet. Zum Glück beginnt es am 6. November zu regnen, so daß drei Tage lang das schlechte Wetter die englischen Anflüge behindert.

Die Männer der frisch aus Rußland eingetroffenen Teile des JG 77 haben es nicht leicht. Ihr anfänglicher Optimismus ist schnell verfliegen, denn eine verlorene Schlacht ist ja auch kein ermutigender Anfang. Das Geschwader kommt fast ohne Bodenpersonal nach Ägypten und muß wochenlang vom JG 27 mitbetreut werden.

Durch den derart herabgesunkenen Flugzeugbestand wird ein weiteres Verbleiben auf den frontnahen Flugplätzen jetzt sinnlos. Am 3. November kann die II./JG 27 nur noch mit drei einsatzklaren Maschinen starten. Sie gibt diese drei an das JG 77 ab, ehe sie sich nach Gambut zurückzieht. Hier übernimmt sie alle von Quotaifiya und Quezaba zurückgeführten, jedoch nicht flugklaren Messerschmitt und macht sie wieder einsatzfähig. Am 6. November kann sie bereits mit 17 Maschinen nach Menastir verlegen und schützt von dort aus den Rückmarsch über den Halfaya-Paß.

Innerhalb weniger Tage also verläßt das JG 27 die ruhmreichen Plätze von Fuka, Quasaba, Quotaifiya und Turbiya. Zunächst bleibt nur noch ein Wartungskommando der 6. Staffel für das JG 77, sowie einige Trupps zur Sprengung aller Maschinen, die wirklich nicht mehr einsatzbereit gemacht werden können.

Sie warten noch auf den Sprengungsbefehl, als bereits die Engländer an der Küstenstraße durchbrechen. Im Morgengrauen greifen etwa 50 Curtiss im Tiefflug an, doch die leichte Flak ist immer noch auf Quotaifiya stationiert. Mehrere Maschinen stürzen brennend ins Meer, eine weitere wird durch MG-Feuer heruntergeholt.

Anschließend erfolgt die Sprengung der unbrauchbaren Messerschmitt, und die Männer des Kommandos treten unter Hauptmann Börngens Führung den Rückzug an. Zwei Stunden später stehen englische Panzer auf dem Rollfeld von Quotaifiya.

Von den jetzigen Plätzen aus fliegen die Schwärme bereits wieder Stuka-Begleitung, doch die Hauptaufgabe der Jagdverbände ist der Schutz der Serpentin bei Sollum und am berühmten Halfaya-Paß. Sogar Abschüsse werden wieder erzielt. Schroer und Stückler erledigen am 4. November zwei Liberator, aber dabei fällt Leutnant Schmidt.

Am 8. November trifft eine alarmierende Nachricht ein. Amerikani-

sche Truppen unter General Eisenhower landen in Marokko und Algerien. Damit ist die zweite Front geschaffen. Jetzt würden die deutschen Kräfte nie mehr ausreichen, um hier in Nordafrika noch einmal eine Wende herbeiführen zu können.

Englische Panzer stoßen am 11. November von Capuzzo aus in Richtung Gambut vor, und dadurch besteht für die Bodenteile des JG 27 die Gefahr, abgeschnitten zu werden. Um 12.00 Uhr treten sie deshalb den Rückzug an, nachdem eine Stunde zuvor die Jäger auf dem alten, vertrauten Platz Martuba landeten. Am gleichen Tag wird auch Gambut aufgegeben.

In Martuba endlich entscheidet sich das weitere Schicksal des Jagdgeschwaders 27. Stab, I. und III. Gruppe verlassen Afrika. Nach fast zwanzig Monaten auf dem schwarzen Erdteil. Am 12. November fliegt Kommodore Neumann mit dem Geschwader-Do 17 nach Athen.

Die I. Gruppe kommt nach Deutschland, die III. nach Kreta. Maschinen, Geräte, Fahrzeuge und Zelte werden abgegeben. Überflüssiges Material, Akten und Vorschriften gehen in Flammen auf. Die ersten Kommandos besteigen den Rumpf der Ju 52, die sie nach Kreta bringen wird. In der Dunkelheit gehen dann die restlichen Teile an Bord der eingetroffenen Transportmaschinen. Noch einmal erscheinen englische Bomber über den letzten deutschen Plätzen Martuba und Derna. Dann heben die Ju 52 um 3.00 Uhr früh vom afrikanischen Boden ab.

Die noch flugfähigen Messerschmitt der II. Gruppe verlegen am 12. nach Berca, östlich Bengasi und am nächsten Morgen weiter nach Magrum. Gemeinsam mit einigen Maschinen des JG 77 schützen sie noch einmal die zurückweichenden Kolonnen zwischen Barce und Agedabia.

Währenddessen kämpfen sich auch die Bodenteile der II. Gruppe zurück. Ein paar Beutewagen müssen wegen Ersatzteilmangel in die Luft gejagt werden. Ein Wasserwagen mit angehängter Flak fährt auf eine Mine und fällt mitsamt der Besatzung in die Hände der Engländer.

Die II. unternimmt ihre letzten Einsätze. Doch sie zeigt den Engländern, daß die deutschen Jäger immer noch zurückzuschlagen wissen. Am 15. November fliegen zwölf Liberator an. Zwei werden herausgeschossen, so daß sie in der Wüste notlanden müssen. Am 16. erwischt Schroer eine Curtiss, während die Gruppe Stukaschutz fliegt. Feldwebel Büter besiegt tags darauf eine weitere Curtiss und wird anschließend das Opfer einer tragischen Entwicklung. Die abtrudelnde Curtiss rammt seine Maschine, und Büter stürzt tödlich ab. Bei diesem Über-

raschungsangriff englischer Jäger geht noch eine weitere Messerschmitt verloren.

Einem Tiefangriff des Gegners, bei dem fünf Mann der 7. Staffel verwundet werden, folgt am 18. November ein Bombenangriff auf Magrum. Der Platz ist dicht belegt mit Ju 52, Savoia und einigen FW 200, nur drei Geschütze leichte Flak zum Schutz. Die Engländer halten unter den Transportern reiche Ernte. Wegen Spritmangel startet nur ein Schwarm der Gruppe zur Abwehr, aber Feldwebel Brandl und Leutnant Kientsch holen je eine Curtiss, zwei weitere die III./JG 77.

Dreißig Maschinen ist der derzeitige Bestand der II. Gruppe. Alles Bf 109 F-4 und G-2, sechs von ihnen gerade frisch aus Deutschland überführt. Hauptmann Rödel gibt am Abend des 18. November das Startzeichen zur Verlegung nach Arco, wo sich der Rest der noch in Afrika vorhandenen deutschen Luftwaffe versammelt. Die Gruppe nimmt 30 Kilometer in der Wüste Aufstellung und richtet sich, so gut es geht, häuslich ein. Die Gruppe trachtet mit aller Macht, aus Afrika wegzukommen, aus diesem »Affentheater«, wie sich Rödel ausdrückt. Man fühlt sich auf verlorenem Posten. Der Sprit geht zur Neige, mit dem Fliegen ist nicht mehr viel los.

Und doch steigen sie noch einmal auf. Es ist der 26. November. Unteroffizier Bierstedt wird durch einen Unfall beim Start getötet. 27. November. Leutnant Kientsch und Feldwebel Schneider schießen je eine Spitfire ab. Am 2. Dezember kehrt Leutnant Schäfer nicht mehr zurück, sein Schicksal ist ungewiß.

Am 6. Dezember 1942 muß eine Curtiss durch Leutnant Lewes hinunter, und das ist der letzte Abschluß des JG 27 über Afrika.

Bodenteile der II. Gruppe sind inzwischen auf dem Marsch nach Zarzur. Die Maschinen übernimmt das JG 77 in Arco. Endlich schlägt auch für die II. die Stunde der Ablösung. Auf dem Wege nach Tripolis verschwenden die Männer keinen Blick mehr an die landschaftlichen Schönheiten, nur noch ein Gedanke bewegt sie alle: Der Gedanke an die Heimat.

Schnell verschwindet Afrika hinter ihnen. Zurück bleiben die Erinnerungen an frohe und traurige Erlebnisse. Der Schwarze Kontinent wird wieder zum Traumland. Fast zwei Jahre Afrika-Einsatz hat die Männer geformt und geprägt.

Lassen wir am Ende dieses Kapitels noch einmal eine kurze Bilanz an uns vorüberziehen. Eine Bilanz mit einmaligen Erfolgen für das gesamte Geschwader. Erfolge über einen hervorragenden damaligen Feind.

Das Jagdgeschwader 27 und die ihm zeitweilig unterstellten Verbände erzielten in diesen zwanzig Monaten 1300 bestätigte Abschüsse, darunter über 700 Curtiss, über 300 Hurricane und mehr als 100 Spitfire. Eine ganze Reihe von Flugzeugführern begründeten hier in Afrika ihren fliegerischen Ruhm und entwickelten sich zu Experten:

I./JG 27	Oblt. Franzisket	24 Luftsiege
	Hptm. Homuth	46 Luftsiege
	Lt. Körner	36 Luftsiege
	Lt. v. Lieres	24 Luftsiege
	Hptm. Marseille	151 Luftsiege
	Hptm. Redlich	26 Luftsiege
	Lt. Stahlschmidt	59 Luftsiege
	Ofw. Steinhausen	40 Luftsiege
II./JG 27	Ofw. Bendert	36 Luftsiege
	Fw. Reuter	20 Luftsiege
	Hptm. Rödel	52 Luftsiege
	Ofw. Schulz	42 Luftsiege
	Oblt. Sinner	32 Luftsiege
	Oblt. Vögl	25 Luftsiege
III./JG 27	Oblt. Schroer	61 Luftsiege

Erwähnt werden sollen aber auch die vielen anderen Flugzeugführer, die nicht minder Anteil an dem Gesamterfolg des Geschwaders haben. Es sind alles bekannte Namen aus der Reihe der Staffel- und Schwarmführer, der Rottenführer und Kaczmareks. Hier nur einige davon: Börngen, Clade, Düllberg, Espenlaub, Gerlitz, Heinecke, Hoffmann, Kientsch, Krainik, Mentnich, Niederhöfer, Pöttgen, Remmer, Rosenberg, Sawallisch, Schöfbeck, Schulze, Schneider, Steis, Stiegler. Den 1300 Abschüssen steht der Verlust von etwa 200 Messerschmitt im Luftkampf gegenüber, nicht darin enthalten die große Anzahl der am Boden zerstörten Maschinen.

Zum Schluß dieses Kapitels sei der Flugzeugführer des JG 27 gedacht, die für immer in Afrika bleiben werden: Sie fanden ihr Grab im heißen Wüstensand oder in den Wellen des Mittelmeeres. Siebenunddreißig Piloten fielen, siebenundzwanzig gerieten in Gefangenschaft. Neunundzwanzig gelten als vermißt. Ihr Schicksal bleibt für ewig ungeklärt; der Schwarze Kontinent gibt sie nicht mehr zurück.

III Reichsverteidigung

MIT DER I. GRUPPE IM WESTEN

Nach einem wohlverdienten Urlaub sammeln sich noch Ende des Jahres 1942 die Geschwaderangehörigen wieder. Geschwaderstab und die II. Gruppe liegen in Düsseldorf, die I. in Krefeld und die III. in Kastelli auf Kreta. Das Geschwader besteht eigentlich nur noch dem Namen nach. Nahezu sämtliches Gerät, die Fahrzeuge und die Maschinen waren in Afrika geblieben. Alles muß nun mühsam neu beschafft werden, möglichst noch vorgestern.

Anfang 1943 kristallisieren sich die neuen Einsatzgebiete heraus. Sizilien, Griechenland und der Westen. Diese Entwicklung reißt im kommenden Jahr das Geschwader völlig auseinander, seine Führung gestaltet sich dadurch recht schwierig. Der Stab schlägt bereits um die Jahreswende in Wien-Aspern sein Quartier auf, ihm folgt im Januar auch die LN-Kompanie.

Am 20. April findet in Athen innerhalb des Geschwaders eine große Wachablösung statt. Oberstleutnant Eduard Neumann gibt das JG 27 ab. Der neue Kommodore ist Major Rödel, dessen II. Gruppe Hauptmann Schroer übernimmt.

Erst im nächsten Jahr, zu Beginn der Invasion, wird das JG 27 wieder zusammenfinden und die letzten schweren Monate vereint durchstehen. Doch diese Ereignisse liegen noch sehr weit voraus. Versuchen wir trotz der Zersplitterung, den weiteren Weg des Geschwaders zu verfolgen.

Neuer Operationsraum der I./JG 27 ist Frankreich. Sie wird die beiden Westgeschwader JG 2 und JG 26 unterstützen, die hier immer noch die Hauptlast des Kampfes gegen die alliierte Luftwaffe tragen. Am Abend des 3. Januar 1943 trifft der erste Transport, aus Krefeld kommend, in Evreux, nordwestlich Paris, ein. Die guten Unterkünfte erwecken in den Männern der Gruppe nach monatelangem Wüstenleben das Gefühl, nun beim lieben Gott in Frankreich persönlich zu Gast zu sein.

Homuth wird im Februar dem Luftattaché in Sofia zugeteilt und die

Gruppe erhält Hauptmann Setz vom JG 77, einen sehr erfolgreichen Jagdflieger mit über 130 Luftsiegen zum neuen Kommandeur. Leutnant Remmer führt zu diesem Zeitpunkt die 1., Oberleutnant Jansen die 2. und Leutnant v. Lieres die 3. Staffel. Gruppenadjutant ist Oberleutnant Schlang, Leutnant Kaiser der T. O.

Kaum einigermaßen in Evreux eingewöhnt, kündigt bereits Generalfeldmarschall Sperrle seinen Besuch an. Hauptmann Setz meldet ihm die angetretene Gruppe. Auf dem Platz veranstaltet gerade ein Flugschüler eine ungeschickte »Wochenendlandung«. Nach dem Motto: Montag-Dienstag-Mittwoch usw. hüpfte seine Maschine mehrmals federnd über die Landebahn. Interessiert beobachtet Sperrle diese Szene und wendet sich dann an den Gruppenkommandeur:

»Sagen Sie mal, was macht denn der Kerl da eigentlich?«

Setz muß keine große Achtung vor den fliegerischen Kenntnissen des Marschalls haben, denn er antwortet mit unbewegtem Gesicht: *»Der stößt sich ab, Herr Generalfeldmarschall!«*

Darauf Sperrle: *»Fabelhaft, wie der Kerl das macht!«*

Nur eine Anekdote? Oder ein Symptom für die personellen Qualitäten auf der höchsten Führungsebene der Luftwaffe?

Das erste technische Gerät trifft um den 20. Januar bei der Gruppe ein, am 26. dann auch die ersten Bf 109 G-4. Von den Schulen melden sich viele neue Flugzeugführer. Für den Nachwuchs bedeutet die Kanalfront ein besonders schwieriges Einsatzgebiet, und auch die »alten Hasen« müssen sich auf völlig anders geartete Bedingungen umstellen, müssen vor allem eine neue Angriffstechnik zur Bekämpfung der jetzt ständig aus England herüberkommenden Viermotorigen entwickeln.

Bis auf die 2. Staffel verlegt die Gruppe am 31. Januar nach Bernay, einem wenig ausgebauten Platz. Das Personal ist hier direkt neben dem Rollfeld untergebracht, nur der Gruppenstab und die Flugzeugführer wohnen in einem altertümlichen Schloß inmitten eines schönen Parks.

Zu der neuen Bf 109 G-4 hat man zunächst wenig Zutrauen, denn bei den Übungsflügen treten immer wieder Motorbrände an diesen Mustern auf. Sie führen sogar zum Tod zweier Flugzeugführer, Feldwebel Albers und Unteroffizier Kühn. Auch das benachbarte »Richt-hofen«-Geschwader verzeichnet eine Reihe ähnlicher Unfälle.

Inzwischen findet sich die 2. Staffel in Beaumont ein, und damit ist die I. Gruppe am 20. Februar voll einsatzbereit. Die ersten Unternehmen werden Anfang März geflogen. Vom 5. bis 8. sind sämtliche klaren Maschinen zur Deckung eines Geleitzuges an der Küste von St. Briec

über Brest nach Carpiquet eingesetzt. Am letzten Tag haben neun Maschinen nördlich St.-Lô Feindberührung mit etwa vierzig Fortress, zwanzig Boston und fünfzig Spitfire. Zum erstenmal sehen sich Flugzeugführer des JG 27 einem großen Viermot.-Pulk gegenüber. Was für ein Anblick!

Die neun Maschinen versuchen an den Gegner heranzukommen, doch die Spitfire sind auf der Hut. Unteroffizier Dietz wird abgeschossen. Doch dann dringt Leutnant v. Lieres zu den großen Bombern vor. Sechsmal greift er eine Fortress schulmäßig von vorn an und schießt sie ab.

Mitte März trennt sich die 2. Staffel von der Gruppe und verlegt mit fünfzehn Maschinen in den holländischen Raum. Zunächst nach Amsterdam-Schiphol, später nach Leeuwarden. Sie wird erst Ende Juli wieder zur Gruppe zurückkehren.

Leutnant v. Lieres gelingt am 9. März ein seltener Abschluß. Eine Mosquito. Doch dann naht der erste schwarze Tag der Gruppe im Westen. Es ist der 13. März. Alarmstart! Die Maschine von Leutnant v. Tigerström bricht aus, rast unaufhaltsam gegen eine Halle. Tigerström selbst wird dabei getötet.

Währenddessen greift die Gruppe einen starken Fortress-Verband an, der von fast 100 Spitfire gedeckt wird. Hauptmann Setz ist einer der ersten, die sich den Begleitjägern entgegenwerfen, und in kurzer Zeit fallen zwei Spitfire vom Himmel. Da erwischt es Leutnant Erdmann. Ein paar Gegner nehmen ihn in die Zange und schießen ihn brennend ab. Pöttgen stürzt ihm nach und sieht erleichtert, wie der Flugzeugführer aus seiner Maschine freikommt. Sieht, wie sein Fallschirm sich öffnet. Im gleichen Augenblick fegt eine Spitfire an ihm vorbei. Offensichtlich sollte er ihr Opfer sein, der Engländer muß aber vorbeigeschossen haben. Nun verfolgt Pöttgen die vorausfliegende Maschine und betätigt die Knöpfe. Die Spitfire schüttelt sich unter den Garben und fällt dann mit schwarzer Rauchfahne hinab.

Ein Blick nach oben. Hauptmann Setz schickt gerade seine dritte Spitfire in die Tiefe. Der Kampf trägt die Jagdflieger bis über den Raum Abbéville. Und da passiert es. Plötzlich trudelt die Kommandeursmaschine ab. Keiner weiß nachher, wie es geschah. Wurde sie abgeschossen oder stieß sie im Gekurbel mit einem anderen Jäger zusammen? Aus großer Höhe, fast senkrecht abstürzend, zerschellt die Messerschmitt am Boden. Hauptmann Heinrich Setz fällt nach 138 Abschüssen.

Bis am 7. April der vom JG 2 kommende Hauptmann Hohagen als

neuer Kommandeur die Gruppe übernehmen kann, wird sie von Hauptmann Heinecke geführt.

Außer Sperr- und Übungsflügen herrscht in den ersten Apriltagen sehr wenig Flugbetrieb. Von Zeit zu Zeit wird der Besuch des Generals von Unruh, genannt »Heldenklau«, angekündigt oder vielmehr angedroht. Kein Wunder, wenn es jedesmal viel Aufregung deswegen gibt. Stärkennachweise werden hin und her gewälzt, man durchforstet die Staffelbesetzungen und überlegt, wie dieser oder jener Mann auf eine Planstelle gesetzt werden könnte, um keinen einzigen von ihnen abgeben zu müssen. So mancher findet sich plötzlich als Funkwart oder Motorenschlosser wieder, obwohl er keinen blassen Schimmer von Technik hat. Um aber bei unverhofften Kontrollen nicht gänzlich ahnungslos dazustehen, müssen diese Männer wöchentlich ein paarmal auf den Platz.

Am 14. April verlegt die I. Gruppe nach Poix. Bemerkenswert ist der Abschluß eines Flugbootes durch Oberfeldwebel Pöttgen an diesem Tag. Schlang und v. Lieres holen am 17. jeder eine Spitfire herunter, doch im gleichen Einsatz fällt der bewährte Oberfeldwebel Hillgruber. Westlich Abbéville überrascht die I./JG 27 am 18. April eine Staffel Typhoon und erzielt einen schönen Erfolg durch den Abschluß von sieben gegnerischen Maschinen, allein zwei durch Leutnant Wünsch.

Aber auch die 2. Staffel in Holland bleibt inzwischen in ihrem Einsatzraum nicht untätig. Der große Tag kommt für sie am 21. Mai. Es ist ein Tag mit blauem, klarem Himmel, und nur am Horizont sind ganz leichte Schleier zu beobachten. Der Gefechtsalarm platzt in die Mittagstafel hinein. Innerhalb von drei Minuten sind neun Messerschmitt in der Luft, nehmen den befohlenen Kurs auf. Richtung Nordwest auf See hinaus.

7500 Meter Höhe sind erreicht. Und dann sichten sie etwa 30 Kilometer weit draußen den Verband genau voraus – Fortress! Zwei große Pulks sind es, etwa 60 Maschinen. Sie fliegen rund 1500 Meter höher als die Deutschen, die sich jetzt in enggeschlossener Formation nähern.

Die Jäger steigen, erreichen die gleiche Höhe wie die dicken olivgrünen Kästen und greifen an. Der erste Anflug erfolgt von hinten. Rasend schnell wachsen die Fortress in die Reflexvisiere hinein, aber auch drüben blitzt es bereits auf, und unzählige Rauchfinger ziehen den Messerschmitt entgegen. Oberleutnant Jansen geht nach seinem Angriff steil nach unten weg. Er macht damit den Weg für Unteroffizier Beckmann frei. Ein Druck auf die Knöpfe, aber schon muß er unter dem Pulk durch. Die Amerikaner schießen aus allen Rohren.

Neuer Anflug. Die neun Messerschmitt schließen auf, setzen zum zweiten Frontalangriff an. Jansen rast direkt in eine gegnerische Garbe hinein, so daß er wegen Motortreffer sofort abbrechen und wenig später notlanden muß.

Jetzt tobt der Luftkampf bereits über der Küste von Ameland. Durch die ununterbrochenen Jägerangriffe beeindruckt, betätigen etliche Fortress-Piloten des unteren Pulks den Bombennotwurfhebel. Als die Amerikaner jetzt an Emden, ihrem offensichtlichen Einsatzziel vorbeifliegen, greifen die Jäger nun auch von der Seite an. Aber außer ein paar Kühlerfahnen bei einigen Viermotorigen, zeigt sich noch keinerlei Wirkung. Wegen Treffer im Höhenleitwerk meldet sich eine weitere Messerschmitt vom Verband ab.

Nach dem fünften Angriff bequemt sich die Fortress, die von Beckmann angeschossen war, zum Herausscheren. In flachem Winkel geht sie nach links weg. In diesem Augenblick drehen die Pulks nach Emden ein. Beckmann fliegt drei weitere Angriffe auf verschiedene Bomber, bis dann der eine plötzlich helle Flammen zeigt. Mit stehendem rechten Innenmotor schert er nach rechts aus und geht auf Gegenkurs. Vier kleine Pünktchen springen aus der brennenden Maschine, hängen kurz darauf an den Fallschirmen. Dann platzt die Fortress völlig auseinander.

Endgültig verschossen und mit den letzten Spritresten müssen die Deutschen schließlich den Rückflug antreten. Eine Bf 109 mit abgeschossenem Höhenleitwerk vollführt eine riskante Bauchlandung auf dem Platz, aber es geht noch einmal gut ab. Stabenau wirft seine Maschine bei Borkum in den Sand, möglicherweise vor Aufregung über seinen ersten Abschluß. Saynisch hat einen Kanonentreffer im Rumpf. Und Leutnant Grimm landet wegen Spritmangel direkt neben dem von ihm abgeschossenen Bomber. Wenig später taucht Oberleutnant Jansen in Leeuwarden auf. Er zog sich bei seiner Notlandung einer Schädelverletzung zu, da seine Maschine in eine Gracht rutschte. Als er nun mit bandagiertem Kopf und in geliehener Infanterieuniform in Leeuwarden erscheint, erkennt ihn sein eigener Hund nicht wieder.

Major Philipp vom JG 1 landet nach dem Einsatz in Leeuwarden und ist des Lobes voll über die 2. Staffel. Fünf bestätigte Abschüsse hat sie errungen, und der Seenotdienst kann SOS-Rufe von vier Notwasserungen abhören, die zu diesen fünf noch hinzuzurechnen sind. Zwei Drittel der Bomber mußten ihre Lasten über dem Meer abwerfen.

Kommandeur Hohagen erleidet am 1. Juni 1943 bei einem Luftkampf schwere Verwundungen und muß mit dem Schirm abspringen.

Das ist der letzte Einsatz in diesem Kampfraum, denn bald darauf wird die I. Gruppe dem Befehlsbereich des Jafü Süd, Oberst Volbracht, unterstellt. In diesem Zusammenhang verlegt sie nach Marignane bei Marseille. Ein großer Sprung nach Süden also. Hier findet sich jetzt auch die 2. Staffel wieder ein, während dafür die 3. zunächst in Poix verbleibt.

Einsatzmäßig sieht es hier in Südfrankreich recht trostlos aus, eine Jägerführung vom Boden aus existiert fast überhaupt nicht. Da es zu keinen fliegerischen Unternehmen kommt, schwindet für die vielen Neulinge in der Gruppe auch die Möglichkeit, Luftkampf Erfahrungen zu sammeln. Von den alten, gefechtserprobten Flugzeugführern sind augenblicklich nur wenige vorhanden.

Um so schmerzlicher für alle ist der Tod von Oberleutnant v. Lieres am 16. Juni. Er wird auf dem Heldenfriedhof des »Richthofen«-Geschwaders in Beaumont le Roger ehrenvoll beigesetzt. Oesau selbst hält die Grabrede.

Die von Oberleutnant v. Lieres nach der Verwundung Hohagens geführte Gruppe übernimmt nun vertretungsweise Oberleutnant Remmer. Ab 15. Juli wird sie dann von Hauptmann Franzisket geführt.

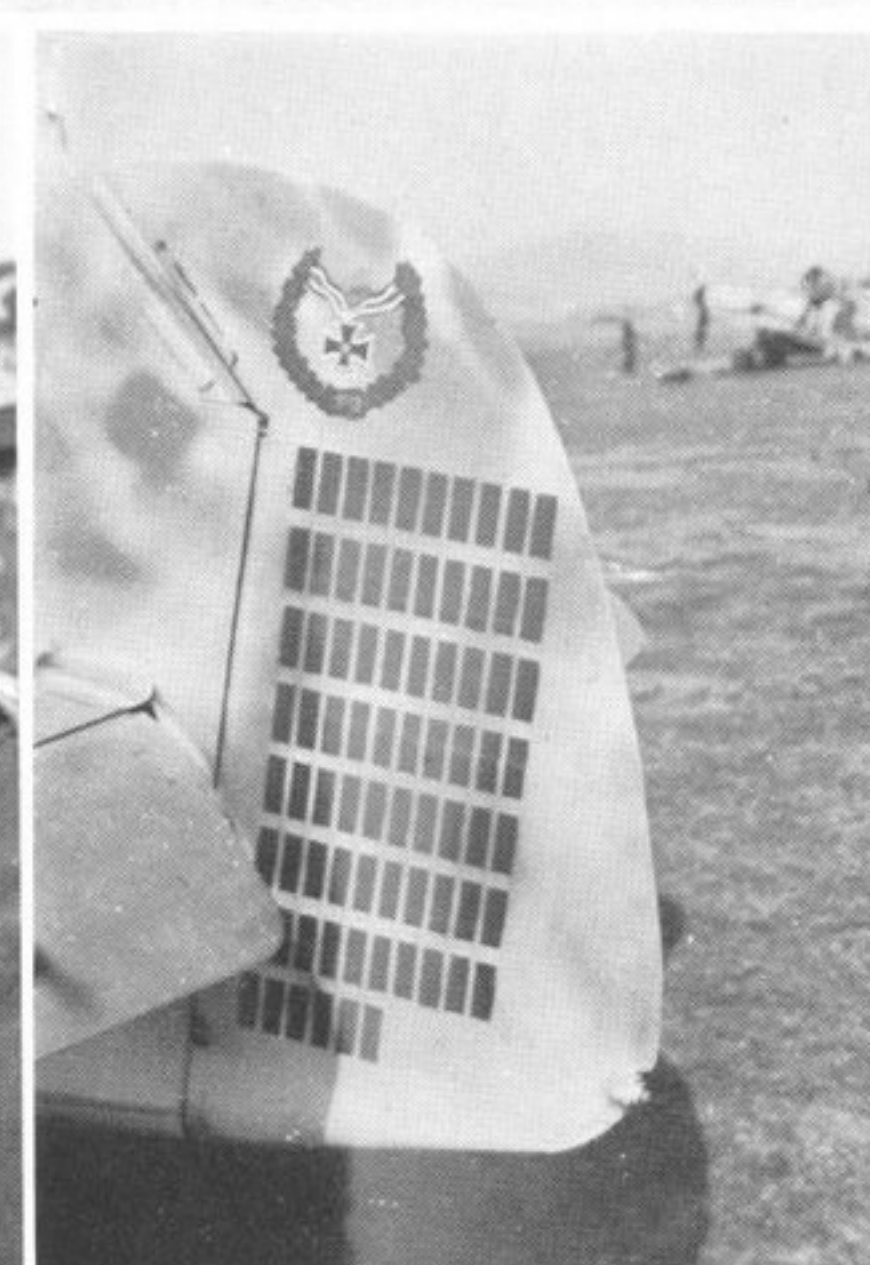
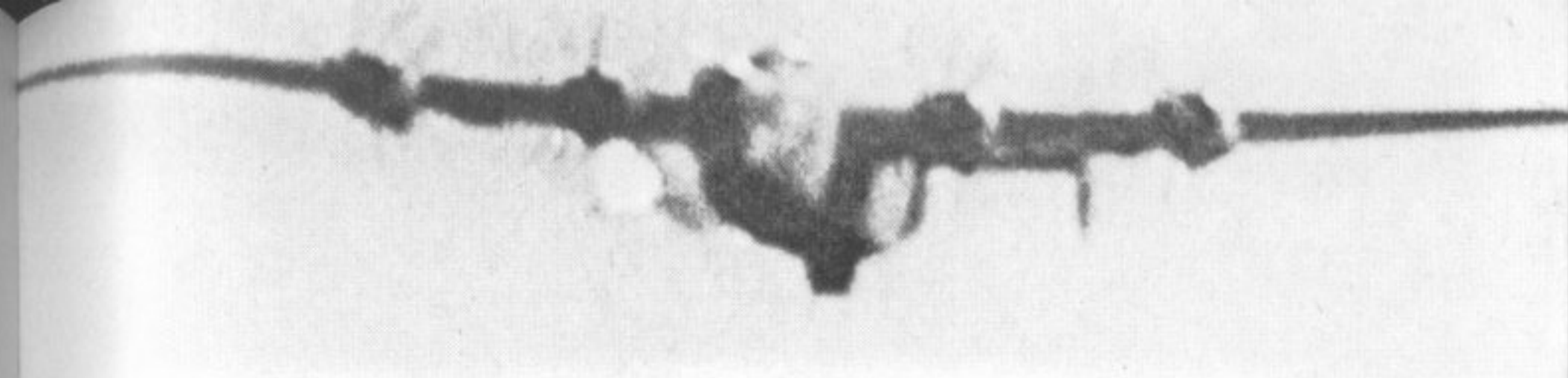
Zum erstenmal seit Kriegsbeginn haben nun die deutschen Jagdflieger in diesen Monaten 1943 die immer mehr zunehmende Luftübermacht des Gegners zu spüren bekommen. Jedoch, noch halten sich Erfolg und Mißerfolg im Gleichgewicht. Ein Zustand, der sich bald ändern soll.

TUNESIEN – SIZILIEN

Die II. Gruppe des JG 27 versammelt sich, wie schon erwähnt, nach dem Urlaub in Düsseldorf. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich jedoch noch immer etwa 70 Mann technisches Personal und Kraftfahrer beim JG 77 in Afrika. Nächstes Ziel der Einheit heißt nun Wien-Aspern, die Verlegung dorthin erfolgt am 2. Januar 1943. Aber noch besitzt die Gruppe keinerlei Flugzeuge, denn die neue Ausrüstung soll erst Mitte März eintreffen.

Inzwischen kehren auch die Männer der III. Gruppe nach Kastelli auf Kreta zurück. Von dort aus verlegt ab 18. Januar die 8. Staffel nach Rhodos.

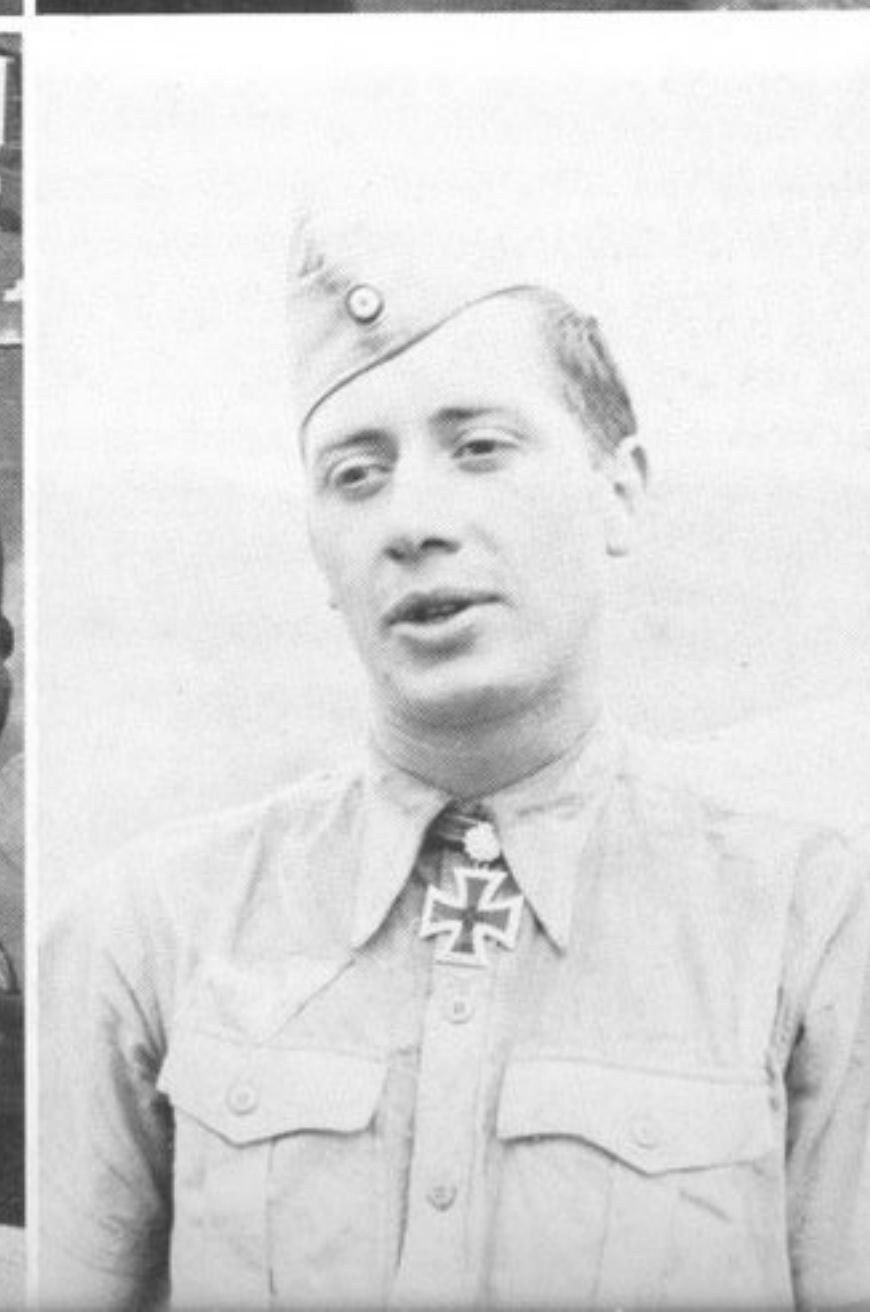
Am 11. Februar bereitet sich Hauptmann Schroer zu einem Flug von



Die Liberators kommen

Das Leitwerk von Heinz Bartels in Griechenland (unten rechts)

Fw. Heinz Bartels, Graz 1944, ein großartiger Kämpfer und Kamerad



Heinz Bartels. Gefallen in der Reichsverteidigung

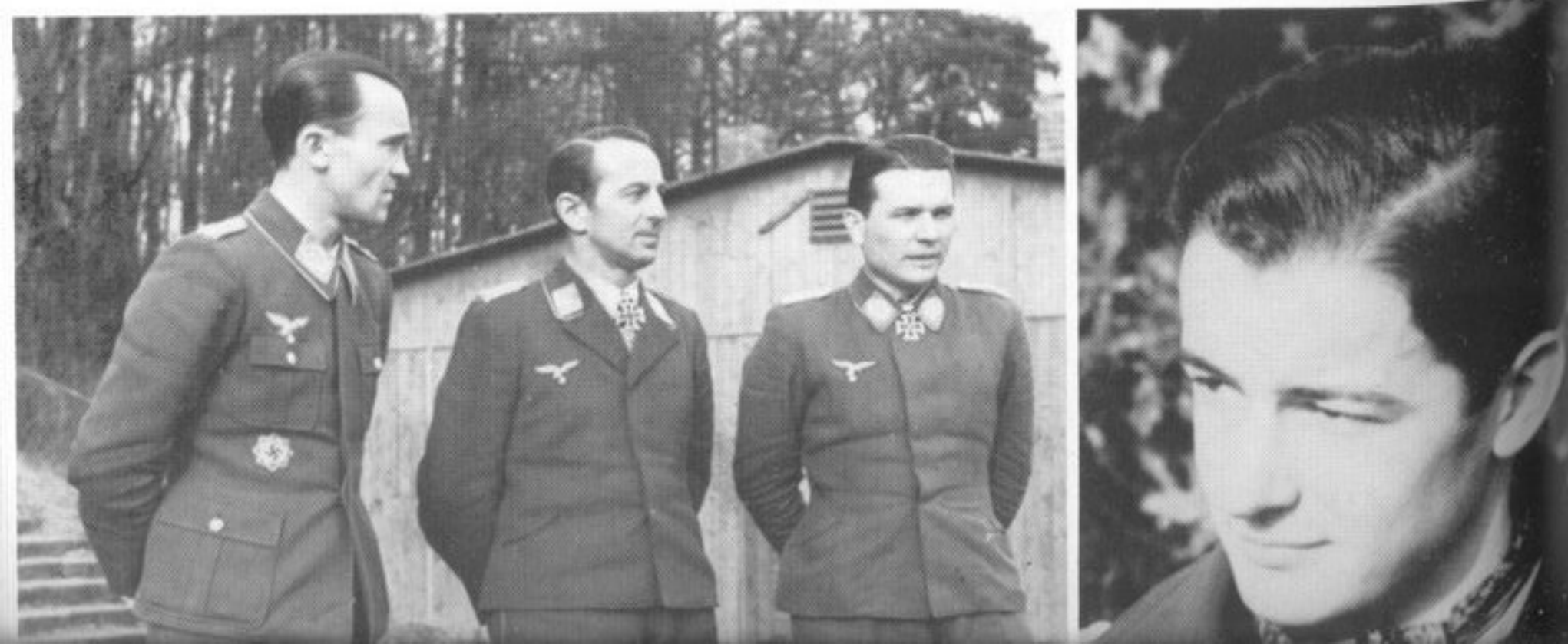
Ernst-Wilhelm Reinert



Gruppenkommandeur I./JG 27 Hptm. Setz mit Emil Kaiser, Reiner Pöttgen, Heinz Wiese und Steinmann in Bernay 1943
Hptm. Kirschner der IV./JG 27, erschossen von Partisanen November 1943 bei Mostar nach einem Fallschirmabsprung



Von links: Stabsarzt Dr. Degenhardt, Hptm. Neuberger, Ob. Insp. Kruse, IV./JG 27, im Frühjahr 1944 in Vät (Ungarn)
Angehörige der I./JG 27 nach dem Afrikafeldzug auf dem Transport von Krefeld nach Evreux; in der Mitte Matthias aus Südafrika, der »Putzer« von Jochen Marseille
Drei ehemalige Geschwaderkommodore Max Ibel, Mitte, Edu Neumann, links, Gustav Rödel, rechts, treffen sich Januar 1945 in Stade
Arno Paffrat 5./JG 27, einer der vielen jungen Jagdflieger, die die schwere Zeit des Geschwaders in der Reichsverteidigung mitmachten



Rhodos nach Kreta vor. Es ist sein Hochzeitsflug. In seiner besten Uniform schwingt er sich in die Maschine und verschwindet nach einem übermütigen Kavalierstart als kleiner Punkt am Himmel – und meldet 25 Minuten später den Abschluß von zwei Beaufort. Allerdings geht das schöne Porzellan, das Schroer als Hochzeitsgabe in seiner Messerschmitt verstaut hatte, in die Brüche. Aber bekanntlich bringen Scherben Glück.

Für die II. Gruppe, kaum an Wien gewöhnt, kommt am 15. Februar ein neuer Verlegungsbefehl, der sie nach Sizilien führt. Flugzeuge sollen in Bari, LKW teils in Wien, teils in Rom und Neapel empfangen werden. Kommandos unter Major Langhoff und Oberleutnant Könnecke brechen ab 17. des Monats auf, während sich der Geschwaderstab jetzt bereits in San Pietro befindet.

In Bari übernimmt die 4. Staffel neue Bf 109 G-6 und verlegt am 26. Februar nach Palermo weiter. Gleich nach der Ankunft fliegt sie zwei Einsätze zum Schutz eines Konvois, dann geht es weiter nach Trapani, wo die Staffel Oberstleutnant v. Rettberg mit seinem ZG 26 unterstellt ist. Kurz darauf folgt die 5. Staffel. Beide Verbände des JG 27 werden zu einem »Jagdkommando Hauptmann Vögl« zusammengefaßt.

Schiffsgeleite, »Giganten«-Schutz, Begleitschutz für die Ju 52 nach Tunesien, Bomber- und Aufklärerschutz nach Malta, Platzschutz in Sardinien und Verteidigung Siziliens sind die wesentlichsten Aufgaben der Jagdflieger hier unten, und sie gestalten die Einsätze von Trapani aus sehr vielseitig. Am 18. Februar hat die Gruppe ihren ersten Verlust im neuen Einsatzraum. Leutnant Kuttner stürzt wegen Motorschaden tödlich ab.

Zu Beginn des Monats März trifft die 6. Staffel in San Pietro ein. Somit ist die Gruppe wieder geschlossen am Mittelmeer. Die 9. Staffel der III. erreicht am 11. März Bari und übernimmt dort ihre Maschinen für den Einsatz auf Sizilien. Ihr folgt Ende des Monats auch die von Oberleutnant Hannack geführte 7. Staffel. Auch diese beiden Verbände bilden ein »Jagdkommando Hauptmann Rott«.

Die Luftwaffe besitzt auf Sizilien einen sehr gut ausgebauten Flugmeldedienst. Mehrere an der Küste aufgestellte Funkmeßgeräte können alle Flugzeugbewegungen südlich der Insel erfassen und dem Gefechtsstand weitermelden. Dazu eine Horchstelle, die sich besonders auf die englische Flugtätigkeit auf Malta konzentriert. Von dieser Horchstelle kommt am 1. März die Warnung, daß vier in Malta aufgestiegene Spitfire-Schwärme die Südostecke von Sizilien anfliegen. Sogleich gibt es bei den »27-ern Alarm. Eine Rotte startet und nimmt

sich einen der Schwärme vor, nur um den Engländern zu zeigen, daß sie da sind. Als sie wieder landen, beglückwünscht man Unteroffizier Jürgens von der II. Gruppe zu dem Abschluß einer Spitfire.

Am 3. März notiert die Horchstelle in Noto wiederum einen Start auf Malta. Durch die exakten Meldungen der Bodenstelle geleitet, wirft sich ein Schwarm der 5. Staffel den Engländern entgegen. Innerhalb weniger Minuten schießen Feldwebel Schneider zwei und Oberfeldwebel Clade eine Spitfire ab. Einer der britischen Piloten landet mit dem Fallschirm am sizilianischen Strand, der zweite springt ins Meer und der dritte stürzt mit seiner Maschine ab. Durch Abhören der Funkmeldungen stellt man dann fest, daß es sich hier um einen »Expertenschwarm« handelte, einen Gruppenkommandeur und zwei Staffelp kapitäne.

Vom Mittagseinsatz desselben Tages kehren Feldwebel Schneider und Leutnant Schlechter mit zwei weiteren Abschüssen, zwei Spitfire nördlich Malta, zurück.

Von Sicherungsfahrzeugen geleitet, stampft ein Transportkonvoi mit Nachschub für Tunesien durch das Mittelmeer. Es ist der 7. März. Auf den Kommandoständen der Eskortschiffe stehen die Marineoffiziere und suchen mit ihren Ferngläsern den Himmel ab. Noch ist nichts zu sehen. Sie wissen nicht, daß zur selben Zeit bereits Schwärme des JG 27 aufsteigen, um einem gemeldeten Feindverband entgegenzufliegen.

Im Tiefflug nähern sich sechs amerikanische Torpedoflieger dem deutschen Schiffsgelände. Um sie herum zehn Lightning zur Deckung. Jetzt werden sie auch von den Marineleuten erkannt, und sie sehen gleichzeitig, wie sich zwei Messerschmitt hinter die letzte Kette der Amerikaner setzen. Noch bevor die Bomber die Sicherungsfahrzeuge erreichen, greift Oberleutnant Sinner mit seinem Rottenflieger aus der Kehrtkurve heraus an. Von dem ersten Gegner fliegen kleine Teile aus dem Heckstand weg. Dann hat Sinner den Verbandführer vor seinen Rohren und will angreifen, doch plötzlich scheppert es gefährlich in seiner Maschine. Sein Angriff kommt zu spät, der Bomber hat seine Last bereits abgeworfen. Sie trifft das Vorschiff des größten Frachters im Geleit. Im Nu steht er in Flammen.

Ohne Abschüsse erzielen zu können, drehen die Deutschen ab, doch ein Großteil der amerikanischen Maschinen hat seine Bomben ins Meer fallen lassen müssen. Mit zerschossener Querruderstange kehrt Sinner zurück und macht in Cilicia eine Notlandung.

Endlich treffen auch die restlichen Kommandos der II. Gruppe im

neuen Kampfgebiet ein. Die Transporte werden in Caltagirone etwa 20 Kilometer von San Pietro entfernt, ausgeladen. San Pietro selbst liegt auf einer Hochfläche. Das größte Steingebäude des Horstes erhält wegen seines Aussehens den Namen »Panzerkreuzer«.

Vor dem Einsatz des JG 27 in Sizilien waren die Spitfire über der Insel herumgeflogen, wie es ihnen paßte. Ihr tägliches Ziel: Angriffe auf Eisenbahnen und Kraftwagen und sogar Fußgängergruppen. Das ändert sich seit den ersten Verlusten Anfang März sehr schnell, kein Engländer kommt im Tiefflug mehr heran. Die von Malta anfliegenden Spitfire drehen bereits 50 Kilometer vor der Insel wieder ab. Als sie es am 20. März doch wieder einmal versuchen, verlieren sie zwei Spitfire durch Hauptmann Sommer und Feldwebel Schneider.

Ganz anders sieht es bei den vielen Sicherungseinsätzen aus. Sie verlaufen fast nie ohne Feindberührung. So kommt es, ebenfalls am 20. März, zu einem heftigen Luftkampf mit Lightning nördlich Bizerta. Leider können die Deutschen den angreifenden Liberator-Verband nur durch Sperrfeuer zum Abdrehen zwingen, allerdings werfen auch diesmal die B 24 ihre Bomben ins Meer.

Schlechtes Wetter begleitet die Einsätze, die für den 24. März befohlen sind. Zwei Flugzeugführer der II./JG 27, Oberleutnant Körner und Leutnant Hömke, kehren nicht zurück. Vermutlich haben sie, durch den Regen behindert, die Westspitze Siziliens verfehlt und stürzten dann wegen Spritmangels ins Meer. Bei der Suche nach ihnen weht so starker Wind quer zum Rollfeld, daß mehrere Me 109 während der Landung zu Bruch gehen.

Am nächsten Tag ist ein Schwarm unter Führung von Oberfeldwebel Clade nach Malta unterwegs. Auf halber Strecke bleibt plötzlich der Gefreite Korn weit hinter den anderen Maschinen zurück. Mit mehreren 90°-Kurven geben ihm die Kameraden die Möglichkeit zum Aufschließen, aber da sind auf einmal vier Spitfire heran. Keiner kann sich während des nun folgenden Luftkampfes um Korn kümmern.

Einige Stunden später entdeckt eine Rotte der III./JG 53 etwa 16 km südlich von Sizilien ein treibendes Schlauchboot. Durch ihre Meldung kann ein deutsches Boot gegen Abend den erschöpften Korn bergen. Wenig später steht er vor seinem Staffelp kapitän: *»Gefreiter Korn meldet sich vom Feindflug zurück, Maschine liegt im Bach.«*

Jetzt erfahren die Männer erst, was unterwegs nach Malta passiert war. Korn hört plötzlich ein lautes Krachen in seiner Maschine. Gleichzeitig dringt Rauch in die Kabine und das Revi fällt ihm auf die Füße. Also Kabine ab und Luftschraube auf Segelstellung. Er meldet

den Unfall durch FT. Bis ihm einfällt, daß durch den Abwurf der Kanzel ja auch die Antenne abgerissen ist. Schließlich endet der Gleitflug im Wasser. Korn bleibt mit dem linken Stiefel hängen, die Maschine zieht ihn mit hinunter. Unter Wasser gelingt es ihm dann, doch freizukommen und die Schwimmweste mit Preßluft aufzublasen.

Am letzten Märztag greifen etwa 20 Blenheim und 10 Lightning einen Geleitzug im Mittelmeer an. Wiederholt wirft sich ein Schwarm der zur Sicherung abgestellten II. Gruppe zwischen den Gegner und kann den Verband sprengen. Wiederum fallen die Bomben im Notwurf, während diesmal auch zwei Lightning herunter müssen.

Als am 3. April auch die 5. Staffel und der Stab nach Trapani verlegt, ist die Gruppe nunmehr vollständig dort versammelt. Der ganze Platz ist mit Transportflugzeugen belegt, dazu mehrere Ju 88 und die Bf 110 des ZG 26.

Am 5. April geht ein schwerer Luftangriff auf Trapani nieder. Ein Angriff, wie ihn selbst die sturmerprobten »Afrikaner« noch nicht erlebten. Um 12.30 Uhr schießt die Flak Alarm, und bald darauf fallen die ersten Bomben auf der gegenüberliegenden Seite. Die Feuerwalze der Einschläge läuft quer über den Platz. Riesige Rauchwolken wallen hoch in die Luft. Beim zweiten Wurf ist auch das Lager ein einziges Rauch- und Flammenmeer.

Zwei Schwärme kommen im Alarmstart noch an die abdrehenden Bomber heran. Feldwebel Brandl holt zwei Liberator vom Himmel, Feldwebel Stein schickt eine dritte hinunter. Auch von den begleitenden Lightning besiegt Stein eine. Kientsch und Klopp holen sich zwei weitere.

Obwohl am Boden eine ganze Reihe von Maschinen aller Art zerstört und beschädigt werden, bleibt der Platz Trapani nach wie vor einsatzbereit. Die II. Gruppe bezieht jedoch ihre Unterkünfte sofort fünf Kilometer weiter entfernt in einem Olivenhain.

Unteroffizier Dreyer fällt am 6. April vor Malta. Das ist der erste Verlust der III. Gruppe im Mittelmeerkampfraum.

Noch weitere Angriffe auf Trapani folgen. Bei dem am 13. April durchgeführten Einsatz gegen den wichtigen Transportstützpunkt erzielt die II. Gruppe durch Kientsch diesmal den Abschluß einer Fortress, die in Spiralen nach unten weg geht. Feldmarschall Kesselring, während des Bombenangriffes gerade im Anflug auf Trapani, wird in der Luft Zuschauer dieses Abschusses. Nach der Landung gratuliert er Kientsch und stellt sich selbst als Zeuge zur Verfügung.

Leutnant Kientsch bleibt auch beim nächsten Einsatz erfolgreich. 16.

April. Nach dem Alarmstart steigen die Messerschmitt einem Bomberpulk entgegen, der von 20 Lightning begleitet wird, von denen Kientsch zwei und Stiegler eine abschießen.

Zu einem dramatischen Ereignis führt der 19. April. Die II./JG 27 begleitet mit 24 Maschinen einen großen Verband von etwa 70 Ju 52 nach Tunis. Wie üblich fliegen die Transporter trotz aller Warnungen und schlechter Erfahrungen weit auseinandergezogen. Der Pulk ist auf zehn Kilometer verteilt. Unmöglich also, diese lange Strecke erfolgversprechend zu schützen.

»Feindjäger von oben!« ertönt plötzlich die Warnung über FT. Etwa 80 Maschinen sind es. Sie stoßen, eine fette Beute witternd, aus großer Überhöhung herunter. Die Engländer scheinen ganz genau zu wissen, was sie wollen. Ein Teil von ihnen verwickelt die Messerschmitt sofort in heftige Luftkämpfe, während die übrigen sich auf die Junkers stürzen. Die Transporter fliegen viel zu tief, um Abwehrbewegungen machen zu können. Nacheinander fallen sie unter den tödlichen Garben des Gegners ins Meer.

Nach englischen Angaben werden fünfzehn Ju 52 abgeschossen. Mit explodierenden Tanks taumeln die hilflosen Dreimotorigen wie brennende Fackeln auf die Wasseroberfläche zu, versinken wie Steine. Die letzten zerbersten am tunesischen Ufer.

Ohne daß es gelang, dieses Massaker aufzuhalten, landet die Gruppe zum Tanken in Tunis. Bis dahin geht es ohne Verluste für sie ab. Doch dann gerät die Maschine von Hauptmann Vögl beim erneuten Start in ein Loch, wirbelt herum und rast, da Vögl die Kontrolle über sie verliert, in zwei andere Messerschmitt hinein. Ein Feuerball steht auf dem Platz. Mit schweren Verbrennungen wird der Hauptmann geborgen, und erst kurz bevor der deutsche Widerstand in Tunesien erlischt, kann er mit einer Bf 110 aus Afrika herausgeflogen werden.

Am 21. April fliegt die Gruppe wieder Begleitschutz für einen Verband sechsmotoriger »Giganten«. Im Gegensatz zu einem gleichzeitig nach Tunis fliegenden Ju-52-Pulk haben die »Giganten« eigenmächtig ihren Kurs geändert und werden von den zu ihrem Schutz befohlenen Jägern nicht gleich gefunden. Als man die Transporter schließlich entdeckt, sind sie schon kurz vor der Küste. Im selben Augenblick stürzen sich zwanzig Spitfire und Curtiss auf die deutschen Jagdmaschinen, während mehr als die doppelte Anzahl gegnerischer Flugzeuge die »Giganten« angreifen.

Die Transportflugzeuge haben keine Chance. Zehn Aufschlagbrände und eine Notwasserung werden beobachtet. Auch das JG 27

hat Verluste. Leutnant Schlechter wird abgeschossen und später vom Seenotdienst geborgen, Feldwebel Bühmann kehrt mit Verwundungen zurück. Vermißt bleiben Feldwebel Lenz und Unteroffizier Gollitz.

Bei den heftigen Luftgefechten schießen Leutnant Schneider zwei Curtiss und Unteroffizier Stanglmaier wahrscheinlich eine Spitfire ab. Ein Erfolg, der aber nichts an der Tatsache ändert, daß die Engländer insgesamt sechzehn Transportflugzeuge abschießen und die II. Gruppe selbst drei Messerschmitt einbüßt.

Am Vormittag des 23. April sind zwanzig Bf 109 nach E 70 in Tunesien unterwegs. E 70 ist der Einsatzhafen der III./JG 77. Die Erlebnisse der Piloten dieser Maschinen am genannten Tag sind typisch für die Umstände, unter denen auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz derzeit geflogen wird. Eine der Messerschmitt tritt wegen Motorstörung den Rückflug nach Trapani an, während die anderen neunzehn glatt auf E 70 landen. Da ein Bombenangriff erwartet wurde, sollen elf Maschinen nach E 74 ausweichen, doch der Start verzögert sich um ganze zwei Stunden, da das Wartungspersonal mit den Startvorbereitungen für das JG 77 beschäftigt ist. Zudem muß erst noch ein Tankwagen gesucht werden.

Auf E 74 bleibt dann eine Bf 109 mit Anlasserschaden liegen, und von den acht Maschinen auf E 70 fallen vier wegen Fahrwerk-, Sporn- und Laufradschäden aus. Als eine Stunde später für die Jäger der Gruppe ein gemeinsamer Einsatz anliegt, kann dieser nicht durchgeführt werden. Die Maschinen auf E 70 warten immer noch auf Sprit. Fast das gleiche Bild auch auf E 74.

So bringt die II. Gruppe einmal nur sieben, beim nächsten Einsatz nur fünf Flugzeuge in die Luft. Eine davon erhält einen Kühlertreffer und macht auf E 19 eine Bauchlandung. In kleinen Grüppchen fliegen sechzehn Messerschmitt am Abend wieder nach Trapani zurück.

Der Einsatz drei Tage später geht völlig daneben und endet mit einer Bruchlandung, einem Überschlag, einem Fallschirmabsprung. Unteroffizier Hahn fällt im Luftkampf. Nur eine Spitfire wird abgeschossen.

Die letzten drei Tage des Monats verlaufen dafür wieder etwas erfolgreicher. In drei Einsätzen, welche die II. Gruppe am 29. fliegt, verliert der Gegner sechs Lightning. Zwei davon bringt Schroer zur Strecke. Börngen schießt eine weitere ab. Seine Lightning kurvt fabelhaft und fällt erst nach langer Verfolgungsjagd. Als man den abgesprungenen Piloten gefangen nimmt, stellt es sich heraus, daß es sich um den amerikanischen Wing-Commander handelt. Doch auch ein

schmerzlicher Verlust trifft die II. Gruppe. Der hervorragende Leutnant Bernd Schneider bleibt nach 23 Luftsiegen über See vermißt. Und am 30. April fällt Unteroffizier Brunn. An diesem Tag werden zwei Lightning und eine Curtiss als abgeschossen gemeldet.

Auch die III. Gruppe kommt nicht ohne Ausfälle davon. Am 5. Mai muß Oberleutnant Hannack während eines Aufklärungsfluges über Malta notlanden und wird von den Engländern gefangengenommen. Einen Tag später stürzt Unteroffizier Rohrlack tödlich ab.

Der kommende Monat Mai steht ganz unter den Vorzeichen einer alliierten Landung auf Sizilien, die Vorbereitungen dazu beginnen mit der systematischen Bombardierung der sizilianischen Flugplätze. Pausenlos wiederholen sich die Einsätze der Jagdflieger zur Abwehr der Bomberformationen. Die II. Gruppe hat am 9. Mai unter ihren sechs Abschüssen vier Viermotorige. Der Preis dafür ist Feldwebel Brandl, der im Luftkampf fällt.

Mit 100 viermotorigen Kampfmaschinen dröhnen die Amerikaner am 10. Mai heran. Trapani erlebt einen der schwersten Luftangriffe. Die Messerschmitt der II. sind bereits oben, als das Inferno über den Platz hereinbricht. Die Amerikaner wissen ihre Bomber zu schützen, den Jägern bietet sich kaum Gelegenheit, an sie heranzukommen. So müssen sie sich mit vier Lightning-Abschüssen begnügen. Aber die Verluste am Boden sind furchtbar: 60 Tote und 180 Verwundete.

Drei Tage später geht der Kampf in Tunesien zu Ende. Die III./JG 27 kann in der letzten Phase dieser Tragödie durch Hauptmann Rott und Unteroffizier Büsen noch einmal zwei Spitfire abschießen. Dann steht das Afrikakorps vor der endgültigen Kapitulation, der Feldzug auf dem Schwarzen Kontinent ist abgeschlossen. Jetzt hat die englische und amerikanische Luftwaffe freie Hand. 3700 Flugzeuge stehen ihnen nun für das »Unternehmen Sizilien« zur Verfügung.

Sie kommen fast jeden Tag. Am 21. Mai verbucht die II. Gruppe vier Luftsiege, drei Fortress und eine Spitfire. Dagegen steht der Verlust der Maschine von Leutnant Jung. Er selbst rettet sich durch Fallschirmabsprung.

Luftkampf auch am 22. Mai. Wieder versucht die II./JG 27, zu den Fortress vorzudringen. Der ganze Himmel scheint auf einmal nur aus Lightning zu bestehen. In 6000 Meter Höhe die Stimme von Oberfeldwebel Alfred Müller: »Habe Motortreffer!«

Müller will sich abmelden, doch dichter Rauch füllt die Kabine, so daß er jetzt alle Hände voll zu tun hat. Er läßt die Messerschmitt in Spiralen fallen und entschließt sich zum Absprung. Mit Prellungen

landet er auf der Insel Favignana und wird von italienischen Soldaten, die ihn zunächst für einen Amerikaner halten, recht unsanft in Empfang genommen. Dennoch bleibt der Tag für die Gruppe sehr erfolgreich. Sie schießt drei Beaufighter, drei Lightning und eine Fortress ab.

Die Experten der II. holen sich tags darauf noch weitere vier Fortress. Die Amerikaner kommen in mehreren Wellen in Begleitung starker Lightning-Formationen. Drei Stunden lang ziehen sich die Luftkämpfe dahin. Die II./JG 27 und die III./JG 53 sind mit nicht weniger als 132 Maschinen in der Luft.

Auch am 28. Mai hat die Gruppe wieder Glück. Vier Lightning, zwei Liberator und eine Mitchell gehören zu der bunten Abschußpalette. Ein eigener Flugzeugführer bleibt vermißt. Auch Oberfeldwebel Müller ist wieder im Einsatz und hat das Pech, erneut ein Opfer des Gegners zu werden. Im Gleitflug erreicht er die Küste und bringt seine Maschine auf den Strand herunter. Die Messerschmitt rutscht an der Böschung ab und bleibt mit dem Vorderteil im Wasser liegen.

Die 8. Staffel scheidet im Mai aus der III. Gruppe aus und bildet den Grundstock für eine neu aufgestellte IV./JG 27. Dafür entsteht in Tanagra eine neue 8. Staffel unter der Führung von Oberleutnant Ettel. Inzwischen gehen die 7. und 9. Staffel Ende Mai wieder nach Griechenland zurück. Durch die Abgabe an die neue Gruppe reduziert sich der Personalbestand der III./JG 27 etwa um die Hälfte.

Mit dem abermaligen Abschuß von vier Fortress durch die II. Gruppe endet für die Jagdflieger ein sehr ereignisreicher, mit wechselvollen Einsätzen angefüllter Monat.

Anfang Juni wird es jedem klar, daß die alliierte Landung nunmehr kurz bevorsteht. Ein Flugplatz nach dem anderen geht im Bombenregen unter: Comiso, San Pietro, Gela, Trapani.

Am zweiten Pfingstfeiertag 1943 wird die II./JG 27 in Trapani durch das JG 77 abgelöst und verlegt nach Lecce in Süditalien. Am 11. Juni besetzen die Anglo-Amerikaner nach tagelangem Luftbombardement die Inselfestung Pantelleria nahezu kampflos. Eine ganze Reihe von Verlusten hat die II. Gruppe in diesen Tagen zu beklagen. Leutnant Nitsche wird am 6. Juni vermißt, Leutnant Kornstedt und Feldwebel Dorffer geraten am nächsten Tag in Gefangenschaft.

Der bisher schwärzeste Tag für die Gruppe ist der 10. Juni. Neun Flugzeugführer fallen oder werden vermißt! Unter ihnen Oberleutnant Buschek und Leutnant Lewes. Kientsch und Steis schießen je eine Spitfire über See ab, und Schroer gelingt es, zwei Curtiss vom Himmel zu holen.

Am 12. Juni bleibt Unteroffizier Burger vermißt, wird später doch noch von italienischen Fischern geborgen. Allein am 15. Juni fallen wieder zwei Flugzeugführer, die Unteroffiziere Dierck und Prziklink. Nach einer Notwasserung am 18. bleibt schließlich auch Unteroffizier Lotter vermißt.

Auch in Lecce ist die II./JG 27 nicht mehr vor den Luftangriffen sicher und verlegt am 2. Juli nach San Vito bei Brindisi. Gleich am Ankunsttag erringt sie nach den vorausgegangenen Nackenschlägen wieder einen großen Erfolg. Sie bringt sieben Liberator ohne eigene Verluste zum Absturz. Und am 10. Juli noch einmal drei Spitfire.

Zur selben Zeit landen die Alliierten auf Sizilien. Unter einer riesigen Feuerglocke der Schiffsartillerie und unter dem Schutz der Jabos fassen die ersten Truppen Fuß auf der italienischen Insel.

Sofort verlegt die III./JG 27 nach Brindisi, um von hier aus, mit Zusatztanks versehen, Einsätze im Landegebiet zu fliegen. Der erste Angriff richtet sich am 15. Juli gegen englische Stellungen im Raum Catania. Nördlich des Ätna kommt es zu Luftkämpfen, in denen Oberleutnant Ettel eine Spitfire herunterholt.

Beide Gruppen des JG 27 sind auch am 16. im Kampfraum. Die III. hat nach einem Alarmstart Berührung mit drei Bomberpulks. Unteroffizier Hache fällt. Dann schießt Ettel zwei Liberator ab. Im gleichen Kampf erwischt eine Spitfire Unteroffizier Scherbers Maschine. Scherber kann nicht mehr aussteigen. Auf dem Rückflug wird Leutnant Vogel durch leichte Flak bei Lentini tödlich abgeschossen.

Jetzt startet die II. Gruppe. Von der Bodenstelle geleitet, jagt Börngen nach Cap Otranto, ohne auf die Viermotorigen zu stoßen. Sein Rottenflieger Jürgens meldet sich mit Motorschaden ab. Endlich die Stimme Schroers im FT: »Westlich Bari sind sie!«

Sofort fliegt Börngen in die angegebene Richtung, und tatsächlich, hinter Bari erreicht er gerade noch den letzten Pulk. 24 Bomber sind es. Er greift die letzte Kette an, und bald darauf beginnt einer der Viermotorigen zu qualmen. Da versagen Börngens Bordwaffen.

Der Hauptmann macht einen Abschwung, ladet neu durch. Dann hängt er sich an die Hauptformation. Nach sechs Anflügen schickt er einen der Bomber ostwärts Bari brennend ins Meer. Das Abwehrfeuer der übrigen prasselt dem Deutschen um die Ohren. Börngen zieht steil nach oben, als es in seiner Maschine fürchterlich kracht. Ein heftiger Schlag lähmt ihm das eine Bein. Die Kabine ist im Nu voller Qualm.

»Raus!« ist Börngens nächster Gedanke. In 3000 Meter Höhe gelingt es ihm, seine Messerschmitt in eine normale Fluglage zu bringen. Als

er hinabsieht, hat er bereits das Land unter sich. Er schafft es sogar noch bis Brindisi und landet mit zerschossener Steuerung quer zur Flugrichtung auf einer abgestellten Jagdmaschine.

Als Börngen wieder bei der Gruppe eintrifft, erfährt er vom Tod des Unteroffiziers Wulff während eines Luftkampfes, den die restliche Gruppe mit starken Kampfverbänden hatte und bei dem sie fünf Liberator und eine Spitfire abschießen konnte.

Ein neuer Tag zieht herauf. Ein verlustreicher Tag für die III. Gruppe. Zunächst die üblichen Einsätze, aber alle ohne Feindberührung. Nichts Außergewöhnliches also. Am Abend starten zehn Messerschmitt wieder gegen die durch massierte leichte Flak geschützten englischen Stellungen bei Lentini.

Lassen wir uns den weiteren Einsatzverlauf aus der Sicht des Gegners schildern: »Gegen 19 Uhr griffen zehn oder zwölf Me 109 den Abschnitt des 25. Flakregiments an, indem sie die Straße und mehrere Geschützstellungen mit MG-Feuer belegten. Vier, wahrscheinlich aber fünf dieser Flugzeuge wurden abgeschossen. Die 138. Batterie meldete den Ausfall eines Geschützes. Ein Flugzeug stürzte in der Nähe der Geschützstellung ab, wobei drei Mann der Bedienung getötet und zwei verwundet wurden.«

Die vier Flugzeugführer, die im mörderischen Sperrfeuer der englischen Flak den Tod finden, sind Leutnant Wies, Oberfeldwebel Schulze, Unteroffizier Mödl und Oberleutnant Ettel. Wolf Ettel, der beim JG 3 120 Luftsiege errang und als »König der Kuban-Jäger« bezeichnet wurde, kam erst vor kurzem aus Rußland, um die 8. Staffel zu übernehmen. Gleich an den ersten beiden Tagen beim JG 27 führte er sich mit vier Abschüssen glänzend ein.

Nach harter Einsatzperiode kommt für die II. Gruppe am 28. Juli endlich der langersehnte Verlegungsbefehl nach Deutschland. In Foggia werden die Maschinen den JG 3, JG 53 und JG 77 übergeben, die Flugzeugführer selbst fahren mit der Bahn nach Wien-Aspern. Das Hauptkommando der Gruppe setzt sich am 5. August in San Vito in Marsch. Richtung Heimat. Das Ziel heißt Wiesbaden-Erbenheim.

Während der vergangenen Einsatzzeit erzielte die II./JG 27 über 120 Luftsiege, davon Leutnant Kientsch 25 und Hauptmann Schroer 21.

DIE IV. GRUPPE WIRD AUFGESTELLT

Als 1943 im Zuge des Ausbaus der Jagdwaffe geplant ist, jedes

Geschwader durch eine weitere Gruppe zu verstärken, geht auch das JG 27 an die Aufstellung einer IV. Gruppe heran. Wie bereits erwähnt, verläßt im Mai die 8. Staffel den Kriegsschauplatz im Mittelmeer, um nun als 12. Staffel den Grundstock der neuen IV. zu bilden. Ihr Kapitän ist Oberleutnant Boesler, und etwa die Hälfte des Personals wird von der III. Gruppe gestellt.

Befehlsgemäß findet die Neugründung der IV./JG 27 in Griechenland statt, da die Einheit für den zusätzlichen Schutz des südosteuropäischen Raumes vorgesehen ist, denn eine neue Gefahr bedroht das Reich jetzt vom Süden her. Durch die Eroberung und den Ausbau des Flugplatzes Foggia in Italien liegen nun die Industrien in Süddeutschland und in den österreichischen Gebieten in bequemer Reichweite der amerikanischen Bomberverbände. Ja, sie fliegen sogar von hier aus bis nach Rußland, landen dort auf dementsprechend ausgerüsteten Flugplätzen und kehren bombenbeladen wieder zurück. Das sind die sogenannten Pendel-Einsätze.

In Foggia entsteht also eine gewaltige amerikanische Bomberbasis. Sie ist Ausgangspunkt fast aller Einsätze, welche die dort stationierten Liberator der 15. Luftflotte durchführen.

Das sind nun die Gegner, mit dem die in Kalamaki bei Athen neu entstehende IV./JG 27 zu tun haben wird. Freilich vollzieht sich der Aufbau einer neuen Gruppe nicht von heute auf morgen. Es ist ähnlich wie bei der Gründung eines neuen Hausstandes, wenn auch in ganz anderen Dimensionen. Aber auch hier muß alles neu beschafft werden. Von der Suppenkelle des Kochs bis zur Schreibmaschine des Rechnungsführers.

Ein Außenstehender erfährt wohl kaum, was eigentlich alles eine Gruppe erst komplett macht. Man kennt doch nur die Flugzeugführer und ihre Warte, vielleicht noch die Funkleute und Kraftfahrer. Doch da sind die Elektriker, Klempner, Sattler, Schlosser und die Schuhmacher, Friseur, Schreiber, Prüfmeister und Geräteverwalter. Ganz zu schweigen von den Navigatoren und Meteorologen. Und diese Aufzählung ist noch lange nicht vollständig.

Bis sich eine Jagdgruppe mit Verwaltung, Stabskompanie, drei oder vier Staffeln, LN-Zug, Werftzug, Sanitäts- und Flugabwehrgruppe zu einem reibungslos funktionierenden Ganzen formt, gehört schon eine große Portion Organisationstalent und praktischer Verstand dazu. Ein Rädchen muß ins andere greifen, jeder sich auf den anderen verlassen können.

Irgendwann treffen dann auch die Flugzeuge ein. Zwanzig oder

dreißig Stück. Und sie sind es, um die sich im Grunde doch alles dreht. Dieser ganze, aus vielen hundert Menschen bestehende Apparat wird ja nur geschaffen, um eine Handvoll Maschinen in die Luft und in den Einsatz zu bringen. Aber diese Maschinen müssen betreut werden, müssen immer bereit sein, dürfen im entscheidenden Augenblick keine Störungen anzeigen.

Wir wissen, daß es in der Praxis, im Einsatz also, nicht immer so ist. Viele Gründe wären dafür zu nennen. Doch das Bestreben des Personals muß dahin gehen, derartige Mängel weitgehend von vornherein auszuschließen. Die Männer tun, was sie können, was nach menschlichem Ermessen zu tun möglich ist, damit ihre Maschinen immer flugklar bleiben.

Vergessen wir auch nicht, unter welchen Umständen die Aufstellung vor sich geht. Ist die Gruppe schließlich einsatzbereit, sind Ausweichplätze erkundet und vorbereitet, dann erfolgt ein Bombenangriff und vernichtet die Arbeit vieler harter Tage mit einem Schlag.

Trotzdem steht nach drei Wochen die IV. Gruppe. Nach unsagbaren Mühen meldet der neue Kommandeur, Oberleutnant Sinner, in Kalamaki bei Athen den größten Teil des Verbandes einsatzbereit. Sinners Adjutant ist Leutnant Suwelack, der weitere Stab setzt sich aus dem TO Leutnant Saar, dem NO Leutnant Paulsen und dem Truppenarzt Dr. Degenhardt zusammen. Die Staffeln der neuen IV. führen Oberleutnant Boesler, Hauptmann Sommer und Oberleutnant Burk. Die Stabskompanie führt Obtn. Neuberger.

Der Aufbau der Gruppe vollzieht sich zunächst unter schlechten Vorzeichen. Bereits in der ersten Woche ereignen sich fünf Flugzeugunfälle mit tödlichem Ausgang. Unter den Opfern ist auch der noch aus Afrika bekannte Unteroffizier Sdun.

Ende Juni 1943 liegt der Stab und die LN-Kompanie wieder geschlossen in Kalamaki. Man fühlt sich jedoch hier nicht richtig wohl, denn durch die alleinige Unterstellung einer einzigen Gruppe mit zwei Dutzend Flugzeugen sind die Abteilungen des Stabes bei weitem nicht ausgelastet. Der Einsatz zur Luftverteidigung in diesem Raum erfolgt direkt durch den Jafü Griechenland. Kommodore Rödel selbst fliegt mehrere Einsätze mit seinem Stab, kann am 2. Juli eine Beaufighter abschießen und holt sich nach 78 Luftsiegen das Eichenlaub im Führerhauptquartier.

Gegen Mittag des 27. Juni nähert sich ein mächtiger Kampfverband dem Platz Kalamaki. In Erwartung des amerikanischen Bombenregens geht alles in Deckung. Da melden die Sicherungsstellen, daß der Pulk

in Richtung Saloniki weiterfliegt, und erleichtert atmet alles auf. Der Verband ist schon fast vergessen, als er plötzlich in 5000 Meter Höhe von der anderen Seite her wieder über dem Platz auftaucht. Damit hat keiner gerechnet, an die Möglichkeit einer Rückkehr der Amerikaner hat leichtfertigerweise niemand gedacht. Das rächt sich jetzt.

Erst als die Bomben fallen, kommt der Alarm. Die Flak schießt aus allen Rohren, aber da brennt schon die Siebel-Werft. Ein Bombentepich größeren Ausmaßes läßt die Erde erzittern. Staub, Dreck und Gegenstände fliegen durch die Luft. Zwei Anflüge machen die Amerikaner, und als sie endlich abdrehen, sind fast 300 griechische Arbeiter, die auf dem Rollfeld zu tun hatten, und etwa 30 deutsche Soldaten tot.

Nach diesem Vernichtungsschlag erzielt die IV. Gruppe ihre ersten Luftsiege. Oberleutnant Altnordhoff und Feldwebel Fahrenberger holen am 9. Juli jeder eine Liberator herunter und führen damit die Erfolgsliste der Gruppe an.

Am 17. Juli macht die IV. einen Sprung nach Tanagra in die Nähe von Theben. Eine öde, wildromantische Gegend, die von Partisanen wimmelt. Ihnen gilt eine Reihe von Einsätzen, welche die Gruppe von Tanagra aus fliegt. Die Bevölkerung, die unter dem Terror der Banden sehr leidet, erweist sich als recht deutschfreundlich. Das wiederum kommt den Jagdfliegern in Form von Lebensmittelgaben wie Obst, Eiern und Schafsmilch zugute.

Mit den ersten geflogenen Einsätzen ist die IV./JG 27 bereits zu einem vollwertigen Kampfinstrument geworden.

PLOEȘTI

Um die deutsche Kriegsmaschinerie empfindlich zu stören, stehen auf den Ziellisten der Amerikaner neben der Flugzeugindustrie auch bald die vielen Hydrierwerke und Ölraffinerien. Denn Öl ist die wichtigste Voraussetzung zur Weiterführung des Kampfes. Deutschland deckt seinen Bedarf überwiegend aus den rumänischen Ölfeldern um Ploesti.

Doch Ploesti liegt weit weg, weit außerhalb des Aktionsbereiches der amerikanischen Bomber. Erst als die Flugplätze in Nordafrika und Italien zur Verfügung stehen, hat der Gegner die Möglichkeit, nun auch diese Treibstoffziele anzugreifen. Er wartet nicht lange damit.

Sonntag, 1. August 1943. Mit 177 Liberator der 8. und 9. Luftflotte kommen die Amerikaner über das Mittelmeer, fünf Bombergruppen

insgesamt. Colonel Leon W. Johnson, der den Verband führt, rechnet mit einem vollen Erfolg, doch es kommt anders. Der 1. August endet mit einem Pyrrhussieg der Amerikaner.

Die große Bomberarmada steht über dem Ionischen Meer, und als sie über Korfu nach Nordosten eindreht, wissen die deutschen Führungsstellen, was das bedeutet. Angriff auf Ploëști.

Vom Luftwaffenkommando Süd in Saloniki erreicht den Geschwadergefechtsstand in Kalamaki noch am Vormittag ein Anruf: »Ein großer Liberator-Verband ist im Anflug über Albanien auf das rumänische Ölgebiet. Können Sie auf dem Rückflug ansetzen?«

»Wir werden unser Möglichstes tun. Bitte geben Sie uns den genauen Anflugweg durch. Unter allen Umständen benötigen wir Ort, Zeit und Flughöhe der Verbände beim Bombenwurf!«

Währenddessen nähern sich die Amerikaner im Tiefstflug, nur wenige Meter über den ausgedehnten Getreidefeldern hinweg, ihrem Ziel. Das Ölgebiet selbst wird von außergewöhnlich starken Flakbatterien geschützt. Sie sind die ersten, die dem Gegner einen heißen Empfang bereiten. Dann kommen die Jäger. Die I./JG 4 und mehrere rumänische Messerschmitt-Einheiten, die in Mizil bei Ploëști stationiert sind, werfen sich auf die Liberator, schießen eine ganze Anzahl davon ab.

Erfahrungsgemäß nehmen die amerikanischen Kampfverbände für den Rückweg fast immer genau die gleiche Strecke wie für den Hinflug. Das JG 27 rechnet also damit, den Gegner westlich Kephalaria abfangen zu können. Von Athen aus bedeutet dies aber einen Anflugweg von 400 Kilometern, dazu noch die Wartezeit im Zielgebiet, so daß für einen Luftkampf nicht mehr viel Sprit übrig bleiben würde. Sämtliche einsatzklaren Maschinen der IV. Gruppe verlegen deshalb sofort nach Araxos, dem westlichsten griechischen Flugplatz. Von dort wird eine Direktleitung zum Gefechtsstand nach Kalamaki durchgeschaltet.

Dieser Einsatz trifft gerade den richtigen Geschmack des unermüdlichen Nachrichtenoffiziers des Geschwaders, Oberleutnant Werner Stahl. Präzise ermittelt er mit Zirkel und Rechenschieber den Punkt, wo es zu der vermutlichen Berührung mit den amerikanischen Bombern kommen mußte. Vorausgesetzt, daß sie auch diesmal den erwarteten Kurs fliegen würden.

Aus Saloniki treffen die erbetenen Daten über den Angriff auf Ploëști ein. Stahl gibt die errechnete Zeit des Rückfluges nach Araxos durch. Den Jägern bleibt demnach eine halbe Stunde für den Luftkampf.

Die Kalkulationen erweisen sich als richtig. Nun starten zehn Messerschmitt mit Zusatztanks, ihnen voran Oberleutnant Burk. In gestaf-

felter Flughöhe werden sie quer zur gegnerischen Flugrichtung im Bereich zweier Planquadrate Sperre fliegen. In Kalamaki wartet man unterdessen gespannt auf die ersten Meldungen.

Schon beim ersten Flug durch das Zielgebiet sieht Burk unter sich einen weit auseinandergezogenen Verband von etwa 15 Liberator. Deutlich hebt sich ihr sandbrauner Wüstenanstrich von der Wasseroberfläche ab. Die B 24 fliegen sehr tief und scheinen nicht mehr mit dem Auftauchen deutscher Jäger gerechnet zu haben.

»Da sind sie!« ruft Burk, aber er läßt nicht sofort angreifen, da erst der noch für eine Minute reichende Treibstoff in den Zusatztanks verbraucht werden soll.

Der erste Amerikaner, der die Messerschmitt entdeckt, ist Owen Coldiron, der Bordschütze der »Daisy Mae«: »Jäger in 3 Uhr, direkt in der Sonne!«

Sofort versuchen die Bomber, sich enger zusammenzuschließen. Die Deutschen fliegen neben ihnen her. Da hebt Burk die Hand. Torkelnd fallen die Zusatzbehälter ab und verleihen jetzt den Messerschmitt uneingeschränkte Bewegungsfreiheit. Sie kurven in Linien nebeneinander auf den Liberator-Verband ein.

Captain Ellis, Pilot der »Daisy Mae«, berichtet nach diesem Einsatz: »Es war kein Überraschungsangriff. Es war ein kühler, sorgfältig geplanter Angriff. Wir wußten, daß die Deutschen nicht ängstlich waren. Wir mußten sie abschießen oder selbst abgeschossen werden oder aushalten, bis sie keinen Sprit mehr hatten!«

Bereits aus 900 Meter Entfernung eröffneten die Bomberschützen das Feuer. Eine Messerschmitt, die gerade die Formation durchquert, explodiert nach mehreren Treffern. Das ist vermutlich Unteroffizier Graf. Man sieht jedenfalls, wie kurz darauf ein Fallschirm am Himmel steht.

Der erste amerikanische Verlust ist die Maschine von Captain Jones. Seine Besatzung wird später von einem italienischen Schiff aus der See geborgen. Schon sammeln sich die Jäger zum zweiten Angriff. Zwei Motoren einer weiteren B 24 brennen bereits. Bevor sie ins Wasser stürzt, springen fünf Mann der Besatzung ab. Oberleutnant Burk hat keine Munition mehr. So führt er jetzt seinen Rottenflieger Flor zum Angriff auf eine Liberator und bringt ihn zum Schuß.

Von dem Bombern, die sich außerhalb der Sichtweite auf dem Rückflug befinden, werden die Geräusche des Luftkampfes über dem Ionischen Meer aufgefangen. »Jäger, überall Jäger!... Alle Bomber sind weg, bloß wir noch... Wir müssen abspringen, Maschine brennt!«

Beim dritten Anflug greift die IV. Gruppe aus allen Richtungen an. Wieder versinkt eine Liberator in den Wellen, diesmal kommt keiner heraus.

Mittlerweile hat sich der Luftkampf über eine Strecke von fast 120 Kilometern hingezogen, und jetzt leuchten bei den Deutschen die roten Lampen auf. Noch ein letzter Anflug. Die Liberator von Captain Carpenter brennt. Sie muß westlich Kreta auf dem Wasser notlanden, ihre Besatzung wird vom englischen Seenotdienst gerettet. Captain Ellis' schwer angeschlagene B 24 erreicht knapp noch Bengasi.

Nach der Landung der IV./JG 27 steht der sichere Abschluß von drei Kampfflugzeugen fest. Aufgrund von Horchdienstmeldungen bekommt die Gruppe später noch zwei weitere Abschüsse zugesprochen. Diese fünf Luftsiege teilen sich Feldwebel Hackl, Oberleutnant Altnorthoff, Unteroffizier Philipp, Oberleutnant Burk und Leutnant Flor. Der noch am Schirm hängend beobachtete Unteroffizier Graf bleibt vermißt.

Auf der amerikanischen Funksprechwellen ist am Abend die Hölle los. Der deutsche Horchdienst fängt eine ganze Reihe von Notwasserungen und Bruchlandungen auf. Die Gesamtbilanz dieses 1. August 1943 sieht für die Amerikaner nicht sehr rosig aus. Von den 177 gestarteten Bombern waren 154 über dem Ziel, insgesamt 54 wurden von der deutschen Abwehr abgeschossen, und nur 88 gelangten wieder in Bengasi an. Der Rest war auf Malta, Sizilien, Zypern und in der Türkei notgelandet.

Die Amerikaner geben den Abschluß von 51 feindlichen Jägern bekannt, jedoch betragen die deutschen und rumänischen Verluste an diesem Tag höchstens 10 Maschinen.

ERNEUT IM SÜDOSTEUROPÄISCHEN RAUM

Nach einem halben Monat in der Reichsverteidigung von deutschem Boden aus findet sich ab 13. August 1943 die I./JG 27 in Fels am Wagram an der Donau wieder und kommt somit etwas enger unter die Fittiche des Geschwaders. Auch für diese Verlegung können die seit Mitte August beginnenden Einflüge der 15. amerikanischen Luftflotte aus Italien als Ursache angesehen werden.

Anfang August empfangen die Flugzeugführer der III. Gruppe in Wien-Götzendorf neue Maschinen und erleben hier ein paar herrliche, ungestörte Tage. Einem Gerücht zufolge soll eine der Staffeln



Me 109 G des JG 27
(oben links)

Me 109 G 6/R 6 der
7./JG 27, Dezember 1943
(oben rechts)



Me 109 G 6/R 6 der 1./JG 27,
Sommer 1944 (Mitte)

Me 109 G der 9./JG 27,
Dezember 1943 (unten links)

Me 109 G der III./JG 27
(unten rechts)



Leutnant v.
Buddenbrock.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung (links)



Leutnant Karl-
Heinz Kapp.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung (rechts)



Oberleutnant
Eberhard Bock.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung (links)



Oberleutnant
Eckrich.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung. Zugang
zur Staffel 9. 9.
44. Gefallen
14. 9. 44: er
hatte keine
Chance (rechts)



Oberfeldwebel
Alfred Müller.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung (links)



Leutnant
Josef Torfer.
Gefallen in der
Reichsvertei-
digung (rechts)



einen raffiniert abgerichteten Hund besessen haben, dessen Leidenschaft es war, Gänse und Puten zu fangen, um sie dann zu den Fliegern zu bringen.

Mitte September geht es weiter nach Argos in Griechenland, und hier werden die Maschinen staffel- und schwarmweise zerstreut. Ein gutes Beispiel dafür gibt die 8. Staffel von Oberleutnant Hammel. Am 23. September in Argos eingetroffen, verlegt sie am 30. nach Paramythia zum Einsatz gegen Korfu. Zwei Tage später fliegt sie nach Kastelli, von dort nach Rhodos. Dann führt ihr Weg zurück nach Malemes auf Kreta, sie fällt nochmals in Argos ein und verlegt schließlich am 11. November wieder nach Rhodos. Am 5. Dezember trifft die Staffel endlich in Kalamaki ein.

Ursache dieser Inselhüpferei ist der Abfall Italiens am 8. September 1943. So müssen die italienischen Besatzungen der Inseln entwaффnet und die Inseln selbst vor dem Zugriff der Engländer verteidigt werden. Diese haben bereits Leros, Samos und Kos in ihrer Hand und richten nun ihr Augenmerk auf Rhodos.

Gegen diese drei von den Briten besetzten Inseln konzentriert sich in den nächsten Wochen die Einsatzfähigkeit der III. und IV./JG 27. Bei der IV. bleibt es bis Mitte September sehr ruhig, es gibt kaum Feindberührung. Der malariaverseuchte Platz Tanagra ist längst geräumt, und die Gruppe liegt nun wieder in Kalamaki, einzelne Schwärme in Araxos und auf Kreta zurücklassend.

Im September kann die IV. Gruppe über Kos vier Spitfire abschießen, verliert jedoch einen Flugzeugführer, während ein weiterer gefangen genommen wird. Auch die III. ist über Kos im Einsatz. Das bedeutet drei Luftsiege über Spitfire am 27. 9. bei einem eigenen Maschinenverlust. Es ist Unteroffizier Herweg, der nach dem Luftkampf über Kos mit dem Fallschirm abspringt. Er fällt 20 Kilometer von der Insel entfernt ins Wasser und wird zunächst von einem italienischen Boot aufgefischt, welches auch Engländer an Bord hat. Als bald darauf eine Arado 196 dicht neben dem Boot wassert, gelingt es Herweg, obwohl ihn die Engländer und Italiener festzuhalten versuchen, ins Wasser zu springen und das deutsche Flugzeug zu erreichen.

Im selben Raum schießen am 28. September Gruppenkommandeur Major Düllberg, Oberfeldwebel Scheit und Oberfeldwebel Gromotka wieder vier Spitfire ab. Düllbergs Luftsieg bedeutet zugleich den 2000. Abschuß des Jagdgeschwaders 27. Einen Tag später erwischt der Kommandeur über der Straße von Leros in 50 Meter Höhe ein »Walrus«-Flugboot und schickt es brennend ins Meer.

Am 30. September veranstaltet die I. Gruppe in Fels am Wagram zu Ehren ihres unvergessenen Hans-Joachim Marseille und der übrigen Gefallenen eine feierliche Trauerparade. Unter präsentiertem Gewehr der vor dem Gefechtsstand angetretenen Gruppe verliest Franzisket einen Tagesbefehl und die Namen der Gefallenen. Nach dem Lied vom guten Kameraden hallen drei Salven Trauersalut über das Rollfeld. Ab diesem Tag tragen die alten »Wüstenkämpfer« zum erstenmal das Ärmelband »Afrika«.

Schon am nächsten Tag fliegen die Amerikaner wieder vom Süden heran. Es wird ein erfolgreicher Tag für die Gruppe, denn sie holt sieben Liberator vom Himmel. Doch dann passiert es. Mit havariertem Maschine setzt Unteroffizier Gräf zur Landung an. Die Messerschmitt berührt heftig den Boden, kracht auf den Bauch und zerpflügt im Rutschen den Grund. Der gewaltige Aufprall läßt Gräf aus der Maschine schleudern. Er ist sofort tot. Als eine Abordnung der Gruppe den gefallenen Flieger heimholt, nimmt die ganze Bevölkerung des Ortes Abschied von diesem ihr unbekannten Soldaten. Mit Blumen und Kränzen überschütten sie seinen Sarg.

Am 3. und 4. Oktober erobern deutsche Truppen die Insel Kos zurück, wobei die III./JG 27 die Landung aus der Luft unterstützt und in den beiden Tagen insgesamt 136 Stunden im Einsatz ist.

Argos ist am 4. das Ziel eines 30 Maschinen starken Mitchell-Verbandes mit starkem Jagdschutz. Genau zur Mittagszeit fallen die ersten Bomben. Das Gefechtsstandszelt mit allen darin befindlichen Geräten und Akten brennt völlig nieder, der daneben stehende Funkwagen ist durchsiebt, eine Messerschmitt und die Focke-Wulf »Weihe« der Gruppe sind beschädigt. Zum Glück liegen die Männer in den Gräben, nur Unteroffizier Herweg, der erst vor kurzem aus dem Wasser gefischt wurde, und Unteroffizier Bauer schaffen es nicht mehr. Beide werden von Splittern getötet.

Anschließend verlegen die Einheiten der III. wieder Maschinen der Gruppe von Rhodos nach Argos zurück, zwei Schwärme nach Malemes auf Kreta. Es ist der 5. Oktober. Mittags stellen fünfzehn Messerschmitt nördlich Korinth in 5000 Meter Höhe eine Liberator-Formation zum Kampf und schießen vier Maschinen ab. Dabei wird Leutnant Clades Bf 109 vom amerikanischen Abwehrfeuer getroffen, und er springt ab.

Schaffhauser der zunächst vermißt bleibt, kehrt nach über zwei Monaten zur Gruppe zurück und berichtet von seiner Gefangennahme durch griechische Partisanen.

Auch die IV./JG 27 bleibt hartnäckig am Gegner. Sie bekommt zu jener Zeit mehr zu tun, als ihr bei dem niedrigen Maschinenbestand lieb ist. Jeden Tag sitzen sie ein- oder zweimal hinter den amerikanischen Bombern, meistens Pulks von 50 bis 60 Flugzeugen, die von Lightning hervorragend gedeckt werden. Die erfahrenen Jagdflieger, wie Feldwebel Bartels und Oberleutnant Burk, gehen mit Schneid an den Gegner heran und reißen auch die jungen Flugzeugführer mit.

Nachdem sich Bartels am 1. Oktober schon zwei Boston geholt hatte, können er und Küffner am 5. vier Liberator und Bartels allein am 8. Oktober drei Lightning abschießen. Am 10. Oktober fällt Oberleutnant Boesler. Während eines Luftkampfes dringen mehrere Geschosse in die Kabine seiner Messerschmitt ein und verwunden Boesler am Bein. Er springt ab, doch durch seine Verwundung behindert, betätigt er die Fallschirmauslösevorrichtung vergeblich. Der Schirm öffnet sich erst dicht über dem Boden, und die Härte des Aufschlages führt zu tödlichen Verletzungen. Boesler hatte sich große Mühe bei der Führung der Gruppe gegeben und war schon lange urlaubsreif. Jeder Einsatz war nur noch mehr ein Zwang, und auf die Dauer konnte das natürlich nicht gutgehen. Die IV. hat aber auch mit seinem Nachfolger Pech, denn Oberleutnant Burk fällt am 31. Oktober während eines Feindfluges.

Währenddessen bezieht der Geschwaderstab in Podgorica den neu ausgebauten Leitstand, mitten im Gebiet der Partisanen. Sie schießen von den Felsen rings um den Ort mit Gewehren fast auf den Platz. Von Kalamaki aus startend, erhöht Kommodore Rödel in diesen zwei Monaten sein Abschlußkonto um zwei Fortress, eine Mitchell und eine Lightning. Ebenfalls einen Viermot-Abschuß erzielt auch der Geschwaderadjutant, Oberleutnant Schlang.

Für den 10. Oktober plant die I. Gruppe aus Anlaß ihres fünfjährigen Bestehens ein großes Fest. Mitten in die Vorbereitungen platzt die Nachricht herein, daß Göring am 9. Oktober der Gruppe einen Inspektionsbesuch abstatten wird. Das hat gerade noch gefehlt! Dann will er am 10. kommen. Noch schlimmer! Aber endlich steht der 11. Oktober als Termin fest, und die »Feierlichkeiten« können ungestört beginnen.

Ein weißgekleideter Fallschirmspringer eröffnet das Fest. Die Felser Bevölkerung, die in großen Scharen herbeieilt, ist von den Darbietungen begeistert. Die Flieger führen Verbandsflüge durch, kommen im Tiefflug über den Platz gefegt, schießen einen Holzstoß in Brand. Die Flak hat ein Geschütz aufgestellt, an dem jeder gegen eine Spende ein-

mal schießen kann. Und auch hier, wie damals in Martuba, wieder Würfelbuden, Wurfstände und andere Gelegenheiten, das Glück zu versuchen.

Nach den schmetternden Klängen der ›Hoch- und Deutschmeister‹ beginnt für die Soldaten das große Kaffeetrinken. Auf den Tischen türmen sich Berge von Kuchen, allesamt von den örtlichen Organisationen gestiftet. Natürlich fehlt auch der abschließende Manöverball nicht. Und als die letzten ihren Heimweg antreten, ergießt bereits der Mond sein milchiges Licht über das Lager. Als Göring tags darauf erscheint, ist von dem gelungenen Fest nichts mehr zu merken.

Was tut sich inzwischen bei den übrigen Einheiten des Geschwaders? Am 21. Oktober verlegt die IV. Gruppe mit ihren Maschinen nach Podgorica und Tirana in Albanien, während die Bodenteile zunächst in Kalamaki zurückbleiben. Hauptmann Kirschner, Eichenlaubträger nach 170 Luftsiegen, wird zum neuen Kommandeur der Gruppe ernannt. Mit drei Abschüssen am 23. Oktober führt er sich bei seinem neuen Verband ein.

Immer stärker zunehmende Einflüge amerikanischer Bomber und Jabos machen eine Verlegung nach Albanien notwendig, und in diesem Einsatzraum erzielt die IV./JG 27 einige Erfolge. Und immer wieder sind es Hauptmann Kirschner und Feldwebel Bartels, die mit zahlreichen Abschüssen zurückkehren. Ihren größten Tag hat die Gruppe am 15. November. In zwei Einsätzen bringt sie 13 Lightning und eine Mitchell zur Strecke, davon je vier durch den Kommandeur und Bartels, sowie drei durch Feldwebel Hackl.

Durch den Abzug der IV. Gruppe übernimmt die I./JG 27 nunmehr allein den Schutz Griechenlands und der Ägäis. In den ersten Wochen ist fliegerisch nicht allzu viel los, außer dem Abschluß einer Beaufighter am 18. Oktober bei Castellosso. Erst gegen Ende des Monats lebt die Lufttätigkeit wieder auf, und das führt gleich zu zwei eigenen Verlusten. Diesmal ist es ein Marauder-Verband, den die Deutschen vor sich haben. Die begleitenden Lightning verwickeln die Angreifer in starke Luftkämpfe und schießen erst Feldwebel Sahl, dann Unteroffizier Stumpf ab.

Gegen Ende des Monats verlegen der Geschwaderstab und die LN-Kompanie nach Nisch. Unterstützt durch die IV. Gruppe sichern sie den Einsatzraum vor gegnerischen Einflügen. Zu Luftkämpfen kommt es jedoch nicht. Gleichzeitig sammelt sich die komplette III./JG 27, abgesehen von dem auf Rhodos stationierten Teil, in Kalamaki und bezieht hier die damaligen Unterkünfte der IV. Die Erfolge der Gruppe

in den nächsten Tagen sind schnell aufgezählt: vier Beaufighter-Abschüsse am 5., drei am 10. November.

Mitte November gleicht Leros einem feuerspeienden Berg. Die Deutschen sind daran, die Insel zurückzuerobern. Am 12. November landen Fallschirmjäger an der Küste, unterstützt von Sturzkampfverbänden der Luftwaffe. Die Stukas werden von der III./JG 27 gedeckt. Bis zum 17. herrscht also in Kalamaki wieder einmal das Bild offensiver Lufttätigkeit mit der bunten Reihenfolge startender, landender und über dem Platz kreisender Messerschmitt. Bei zwei eigenen Verlusten schießt die Gruppe sechs Beaufighter ab. Am Leros-Unternehmen ist auch die IV. Gruppe mit den Abschluß von drei Mitchell und vier Lightning am 17. November beteiligt.

Mit der Besetzung der Insel Samos am 22. November sind die Engländer nun wieder aus der Ägäis verdrängt. Die RAF verliert hier von Mitte September bis zur Aufgabe von Samos 115 Flugzeuge.

Am selben Tag fliegen die Maschinen der IV. nach Podgorica zurück, wenig später verlassen auch die Bodenteile den griechischen Raum. Der neue Einsatzort heißt Skopje in Südserbien, Schwärme der Gruppe liegen außerhalb in Mostar, Tirana und Skutari.

Jetzt neigt sich das turbulente Jahr 1943 dem Ende zu. Es scheint, daß mit Einbruch des Dezember gleichzeitig auch eine Pechsträhne für beide im Südosten stationierten Gruppen des JG 27 eingeleitet wird. In Kalamaki erlebt die I. Gruppe am 6. Dezember einen Viermotangriff, bei dem die Amerikaner elf Messerschmitt beschädigen. Der Liegeplatz der 9. Staffel erhält einen Volltreffer, der viel wertvolles Gerät vernichtet. Im Luftkampf können die Deutschen dann doch noch zwei Fortress und zwei Liberator abschießen, aber Unteroffizier Hensel findet im Hagel des gegnerischen Abwehrfeuers den Tod. Infolge dieser Ereignisse verfügt die Gruppe am nächsten Tag nur noch über neun einsatzklare Maschinen. Neun Messerschmitt zum Schutz des gesamten südgriechischen Raumes!

Für die IV. Gruppe beginnt die Pechserie ebenfalls am 6. Dezember mit der Verwundung von Oberleutnant Potrafke, der trotzdem noch seine Maschine mit einer Bauchlandung herunterbringt. Zwei Tage später stürzt Leutnant Kunkel tödlich ab, und das gleiche Schicksal trifft am 10. Dezember Leutnant Hohls. Allein drei Flugzeugführer fallen am 16. Dezember, darunter der in der letzten Zeit sehr erfolgreich gewesene Feldwebel Hackl.

Der 17. Dezember ist ein schwerer Tag für die Gruppe. Beim ersten Einsatz fallen wieder drei Piloten im Kampf mit Spitfire. Mit gemisch-

ten Gefühlen geht es dann an den Start zum nächsten Einsatz. Da überrascht ein Verband Spitfire die deutschen Maschinen und drängt sie in die Defensive. Leutnant Heißner stürzt mit seiner Messerschmitt brennend in die Tiefe. Jetzt haben es die Gegner auf den Schwarmführer abgesehen. Aber so einfach macht es ihnen der Deutsche nicht. Immerhin haben es die Spitfire mit Hauptmann Kirschner zu tun, aber schließlich erliegt auch er der Übermacht.

Kirschner springt mit dem Fallschirm ab und wird beim Niederschweben vom Boden aus beschossen. Unten nehmen ihn Partisanen gefangen. Trupps der Luftwaffe und der SS sowie zwei »Störche« suchen tagelang nach ihm. Später ermittelt man, daß Hauptmann Kirschner von den Partisanen auf grausame Weise umgebracht worden ist. In Kirschner verliert die Jagdgruppe einen hervorragenden Flieger, der beim JG 27 innerhalb kurzer Zeit 13 Luftsiege erringen und damit seine Gesamtabschußzahl auf 188 erhöhen konnte.

Die Übermacht der Alliierten tritt immer deutlicher zutage. Bei der III. Gruppe ist der Bestand an einsatzbereiten Maschinen am 8. Dezember wieder auf 17 angewachsen. Allesamt starten sie am selben Tag gegen einen einfliegenden Bomberverband, 50 Fortress und Liberator. Die Deutschen wenden jede Taktik an, um sich den Kampfflugzeugen nähern zu können, doch der hervorragend geflogene Jagdschutz von etwa 35 Lightning verhindert ein Herankommen.

Auch am 14. Dezember gelingt es den Messerschmitt nicht, einen Bombenwurf von fünf Fortress-Pulks auf Kalamaki zu verhindern. Die Lightning ersticken durch ihr geschicktes Eingreifen jeden Jägerangriff im Keim. Lediglich der Kommandeur erzielt aufgrund seiner Erfahrungen den Abschluß einer Fortress. Bei diesem Luftkampf fällt Unteroffizier Steinberg, eine andere Maschine geht durch Bruchlandung verloren.

Erst am 20. Dezember ist der Erfolg wieder auf der deutschen Seite, doch ohne Verluste geht es nun bei keinem Einsatz mehr ab. Trotz starkem Jagdschutz kommen 26 Maschinen der III. an die erste Welle eines aus 120 Fortress bestehenden Verbandes heran und schießen fünf Bomber und zwei Lightning ab. Major Düllberg und Leutnant Dr. Werfft kehren mit je zwei Luftsiegen zurück. Dafür verliert die Gruppe Unteroffizier Dietz, der im Kampf mit den Lightning fällt.

Am letzten Tag des Jahres 1943 gelingt es Unteroffizier Moycis, den täglichen britischen Aufklärer abzuschießen. Moycis startet von Malemes aus und schickt die Baltimore nach kurzem Kampf ins Meer. Die III./JG 27 erreicht damit seit Ende September 61 Luftsiege, wovon

zehn auf Major Düllberg, neun auf Oberfeldwebel Gromotka und fünf auf Leutnant Clade entfallen.

Das Jahr 1943 endet für die IV. Gruppe sehr deprimierend. Nachdem am 22. Dezember Unteroffizier Koderer mit seiner Messerschmitt vermißt wird, sinkt der Flugzeugbestand auf 15 herab, nur elf davon einsatzklar. Die Verluste sind kaum noch tragbar. Da schaltet sich der Fliegerführer Kroatien ein. In Zukunft darf ein Einsatz nur noch mit mindestens acht Maschinen geflogen werden. Und nur wenn einwandfrei feststeht, daß der Gegner gleichstark ist, darf eine geringe Anzahl Maschinen starten. Aber das ist so gut wie nie der Fall.

Vor Jahresabschluß erhält die IV. Gruppe einen neuen Kommandeur. Hauptmann Otto Meyer macht sich gleich am ersten Tag mit der Verhängung von Ausgangsverboten sehr beliebt. Unter dem Motto: Neue Besen kehren gut.

Es erscheint jedenfalls recht bemerkenswert, daß die IV./JG 27 unter den schwierigsten äußeren Umständen dennoch fast 70 Abschüsse seit ihrem Bestehen erringen konnte. Ein Mann kristallisiert sich besonders heraus: Mit 23 Luftsiegen hat Feldwebel Bartels den Löwenanteil des Erfolges.

FORTRESS-JAGD ÜBER DEUTSCHLAND

Seit dem Bombardement auf Wilhelmshaven am 27. Januar 1942, dem ersten amerikanischen Luftangriff auf eine deutsche Stadt, bekommt der Luftkrieg über dem Reich ein völlig anderes Gepräge. Der Gegner bombardiert nun auch am Tage. Die Pulks werden immer größer und die Kampfkraft damit immer gewaltiger.

Die deutsche Flugzeugindustrie läuft auf Hochtouren, die Produktion von Jägertypen steigert sich. Doch dies alles reicht noch nicht aus. Aus unerfindlichen Gründen liegt das Schwergewicht in der Herstellung von Kampfflugzeugen. »Was wir aber brauchen, sind Jäger und nochmals Jäger!« kommen die Mahnungen aus den Jagdwaffenkreisen.

Immerhin erreicht der Nachschub neuer Jagdmaschinen für die Front 1943 in acht Monaten eine Zahl von über 7000 Maschinen der beiden Standardtypen Bf 109 und FW 190. Dennoch geht die Reichsverteidigung leer aus, denn vordringlich sind die Einheiten an der Ostfront und am Mittelmeer zu beliefern.

So kommt es, daß trotz vorangetriebener Produktion die Einsatzstärke der in die Reichsverteidigung eingegliederten Tagjagdverbände

nur spärlich ansteigt. Ende August verfügt die Reichsverteidigung über etwa 405 einsatzklare Messerschmitt und Focke-Wulf, dazu etwa 80 Me 110.

Etliche Verbände werden neu aufgestellt, einige von der Front abgezogen. Unter ihnen eine Gruppe des JG 51, eine Gruppe des JG 54 und Schroers II./JG 27, die aus Süditalien kommend in Wiesbaden-Erbenheim eintrifft. Ende Juni verlegt auch die I./JG 27 von Merignane in Südfrankreich zur Reichsverteidigung nach Münster-Handorf. Auf dem selben Platz liegt auch die III./JG 3 unter Hauptmann Dahl.

Schon recht bald bekommt die Gruppe Gelegenheit, sich mit den über Deutschland erscheinenden Amerikanern zu messen. Es ist dies der 12. August. Von Ihren Basen in England starten 330 Kampfflugzeuge der 8. Luftflotte zum Einsatz Nr. 81. Auf ihren Zielkarten die Räume: Bochum, Bonn, Gelsenkirchen und Recklinghausen.

Sitzbereitschaft bei der I. Gruppe. Es ist kurz nach 8 Uhr morgens. Kurz darauf kommt der Startbefehl. In wenigen Minuten hängt die Gruppe geschlossen in der Luft, in südlicher Richtung steigend.

Lassen wir Beckmann weiter berichten, denn er ist einer der erfolgreichen Flugzeugführer bei diesem Einsatz: *»Von der III./JG 3 hatten sich elf Maschinen angeschlossen. So eine Jägerformation war auch zu diesem Zeitpunkt noch ein imposantes Bild. Nun ging es in Richtung Dortmund, während ringsum die Flak Sperrfeuer schoß, so daß der Himmel weit und breit voller schwarzer Punkte war und wir die Bomber lange Zeit nicht fanden. Dann entdeckte ich sie endlich und gab ein paarmal ihren Standort durch. Der Kommandeur flog eine Linkskurve, schien sie aber noch nicht gesehen zu haben.*

Ich hatte ihm den Vortritt beim Angriff lassen wollen, ging nun aber mit meinem Schwarm dicht an einen der Pulk heran. Erst im letzten Moment drückte ich auf alle Knöpfe. In der Boeing blitzte es mehrmals auf, und sie drückte leicht nach unten weg. Ich ließ mich unter ihr senkrecht in ungesteuerten Bewegungen abstürzen und sah beim Abfangen, wie mir die Fortress fast senkrecht nachtrudelte. Anscheinend hatte ich den Piloten getroffen. Ich zog wieder hoch zum neuen Angriff. Von dem abstürzenden Bomber lösten sich drei Fallschirme. Er stürzte in eine tiefliegende Wolkenschicht, ohne sich noch einmal aufzurichten.

Nun flog ich noch drei Angriffe auf andere Viermot., bei denen ich aber nicht mehr so gut ran kam. Hinter dem Verband sah ich eine ganze Reihe »stinkender« und brennender Bomber. Beim letzten Angriff westlich Köln drehte meine Mühle plötzlich nach links und ich nahm

an, in der linken Flächenkanone Ladehemmung zu haben. Da die rote Lampe brannte, landete ich in Köln-Butzweilerhof. Hier stellte ich fest, daß ich im FT-Mast und im Leitwerk Treffer hatte.«

Die Amerikaner kehren an diesem Tag mit dem Verlust von insgesamt 25 Fortress wieder nach England zurück. Fünf Abschüsse gehen auf das Konto der I./JG 27 durch Beckmann, Kaiser, Haas, Remmer und Döring. Weitere elf Bomberabschüsse melden die I. und II./JG 26 nach der Landung auf ihren holländischen Einsatzplätzen.

Am 6. September startet die II./JG 27 von dem seit einem halben Monat belegten Platz in Frankfurt-Eschborn. Die Amerikaner greifen an diesem Tag mit 262 Fortress verschiedene Ziele in Deutschland und Frankreich an und verlieren insgesamt 45 Maschinen. Während der sich endlos hinziehenden Luftkämpfe fällt der Adjutant der Gruppe, Oberleutnant Dankwart Freiherr v. Maltzahn.

Vier Fortressabschüsse bringt die II. mit nach Hause. Einen davon durch Hauptmann Schroer, der sich mehr und mehr zu einem Viermot-Spezialisten entwickelt hat und nun mit seinen 14 Bomberabschüssen im Wettstreit mit Egon Mayer, dem »Boeing-Töter« vom JG 2, liegt.

Die II./JG 27 verlegt ab 13. September für kurze Zeit nach St.-Dizier in Frankreich, kommt aber hier kaum zum Einsatz, da die Gruppe durch das Auftreten von Typhus in Quarantäne gelegt und somit für länger ausgeschaltet wird.

Seit einem Monat hat die I. Gruppe in Fels am Wagram ihren Einsatzhorst. Sie bezieht jedoch oft genug auch Absprungplätze in Süd- und Mitteldeutschland, um von dort auf größere Einflüge angesetzt werden zu können. Es vergeht kaum ein Tag, ohne daß der Himmel nicht mit den Kondensstreifen der Viermotorigen angefüllt ist. Aber die Amerikaner müssen schwere Schläge hinnehmen, und besonders der Oktober erweist sich als recht verlustvoll für sie.

Am 4. 10. schießen deutsche Jäger aus einem den Raum Frankfurt-Wiesbaden angreifenden Kampfverband insgesamt 16 Maschinen ab. Vom 8.-13. 10., innerhalb sechs Tagen also, büßt der Gegner bei Angriffen auf Bremen, Marienburg und Münster weitere 88 viermotorige Bomber ein. Dann kommt der Angriff auf Schweinfurt, der verlustreiche amerikanische Einsatz Nr. 115.

Schweinfurt mit seiner Kugellagerindustrie war schon einmal am 17. August 1943 das Ziel starker Bomberverbände. Damals gingen insgesamt 60 Fortress verloren, aber den Amerikanern ist die Ausschaltung der Kugellagerwerke so wichtig, daß sie am 14. Oktober das gefährli-

che Unternehmen noch einmal wagen. Dieses Datum geht als der »Schwarze Donnerstag« in die Geschichte der 8. Luftflotte ein.

Zu diesem Zeitpunkt erlaubt es der geringe Aktionsradius der amerikanischen Jäger noch nicht, die Kampfverbände bis in die Zielgebiete zu decken. Bereits in der Eifel muß der Begleitschutz umkehren.

Gegen 12.30 Uhr des 14. Oktober überfliegen die Amerikaner den Kanal. Der Anflugweg führt sie über Brüssel und schließlich in Richtung des Rhein-Main-Gebietes. Ihr Einsatz trifft die deutsche Abwehr nicht unvorbereitet. Über 220 Maschinen der Reichsverteidigung warten auf sie.

Die Jagdmaschinen nehmen sich Zeit, bis der gegnerische Begleitschutz abdrehen muß. Dann greifen sie an. Es entwickeln sich Luftkämpfe von bisher nicht bekannten Ausmaßen. Aus allen Richtungen stoßen die Jagdgruppen auf die Bomberströme, von allen Seiten setzen sie zum Angriff an. Schon stehen Dutzende von Fallschirmen am Himmel. Bomberbesatzungen, die ihre brennenden Maschinen verlassen. Eine Fortress nach der anderen geht den Weg in die Tiefe. Die I./JG 27 hat bereits fünf Abschüsse.

Bis zum letzten Tropfen Benzin fliegt auch die II. Gruppe. Dann landen die Messerschmitt auf den verschiedensten Plätzen, werden neu aufgetankt und munitioniert und rollen sogleich wieder zum Start. Die schon stark angeschlagenen Bomberformationen haben Schweinfurt noch nicht erreicht. Wieder stürzt eine Fortress ab, andere gehen zur Notlandung nieder, einige explodieren förmlich in der Luft. Und den Amerikanern steht die lange Zeit des Rückfluges noch bevor.

Am Abend häufen sich die Meldungen. Die II./JG 27 landet mit neun Fortress-Abschüssen, der Gefreite Kühn mußte mit dem Schirm abspringen. Seine Maschine bleibt der einzige Verlust. Zusammen mit den Erfolgen der I. Gruppe erzielt das JG 27 am 14. Oktober allein vierzehn Luftsiege.

Nicht weniger als 65 Bomber kostet die 8. Luftflotte das zweite Schweinfurt-Unternehmen. Von den insgesamt 291 gestarteten Fortress kehren nur 35 ohne Beschädigungen zurück. Derartige Ausfälle sind auch für die Amerikaner nicht tragbar, sie werden deshalb erst ein Vierteljahr später wieder größere Operationen über Deutschland durchführen. Dann allerdings mit Jagdschutz.

Nächster Gegner der I./JG 27 ist wieder die aus Italien einfliegende 15. Luftflotte. Am 2. November erzielt die Gruppe sieben Abschüsse und neun Herausschüsse.

Erstmalig ist die 2. Staffel mit ihren Werfer-Maschinen im Einsatz.

Drei Flugzeugführer, darunter Remmer, werden verwundet und müssen abspringen.

Im Laufe des Monats fällt die I. wieder in Wiesbaden-Erbenheim ein und hat erst am 26. November erneut Feindberührung. Zur Schwerpunktsverlagerung fliegen 29 Maschinen an diesem Tag nach Rheine, da die Amerikaner einen Angriff auf die Hafenanlagen in Bremen durchführen. Die Messerschmitt können den Verband dann auf dem Rückflug erwischen. Drei Fortress schießen sie ab, während zwei eigene Maschinen notlanden und zwei Flugzeugführer aussteigen müssen.

Drei Tage später sind die Viermotorigen abermals über Bremen. Südwestlich der Stadt trifft die Gruppe auf etwa 150 Fortress, die diesmal von einer großen Anzahl Thunderbolt begleitet werden. Die gegnerischen Jäger zersplittern den deutschen Verband, so daß die »27«er nur schwarmweise oder sogar einzeln angreifen können. Trotzdem erzielen sie sechs Bomberabschüsse und einen Herausschuß. Unglücklicherweise kommt die 5. Staffel in den Sprengbereich der 21-cm-Wurfgranaten einer Me 110, wobei Feldwebel Heidenreich mit seiner Maschine tödlich abstürzt.

Oberleutnant Schramm erzielt seinen Abschluß ebenfalls mit einer Granate, Feldwebel Jürgens schießt eine Fortress mit seinem Werfer aus dem Pulk heraus und bekämpft sie dann mit Bordwaffen, bis sie mit abgerissenem Leitwerk in die Tiefe stürzt.

Am 1. Dezember wird im Raum Bonn in 8000 Meter Höhe ein Kampfverband mit starkem Thunderbolt-Jagdschutz gesichtet. Die Amerikaner fliegen mit Westkurs und kommen gerade von einem Angriff auf Solingen zurück. Mit 15 Maschinen stürzt sich die II./JG 27 auf den Gegner. Die Luftkämpfe enden mit dem Abschluß von drei Fortress und zwei Thunderbolt, sowie mit dem Verlust von drei eigenen Maschinen.

Ritterkreuzträger Herbert Schramm wird von einer Thunderbolt abgeschossen. Er versucht in geringer Höhe auszusteigen, doch der Schirm öffnet sich nicht mehr. Man findet den Flugzeugführer unweit seiner Maschine bei Eupen mit eingedrückter Brust tot auf. Bei der Bergung seines Leichnams ergeben sich Schwierigkeiten, denn gemäß eines Befehls dürfen außerhalb des Reiches gefallene Piloten nicht in die Heimat überführt werden. Einem als Vorkommando getarnten Trupp der I. Gruppe unter der Führung von Leutnant Schade gelingt es dann doch, die Herausgabe von Schramms sterblichen Überresten zu erreichen. Bei den Verhandlungen in St.-Trond »beweist« Schade

dem dortigen Fliegerhorstkommandanten an Hand der Karte, daß der Absturz auf deutschem Gebiet erfolgte, obwohl die Maschine 25 Kilometer hinter der belgischen Grenze aufschlug. So kann Schramm doch noch in seiner Heimatstadt Wetzlar feierlich beigesetzt werden.

Ein harter Verlust trifft die Gruppe am 1. Dezember. Wegen schlechter Sicht stoßen Leutnant Steis, mit 21 Luftsiegen ein sehr erfolgreicher Flugzeugführer, und Unteroffizier Röver mit der Focke-Wulf »Weihe« bei Köln gegen einen Fabrikschornstein. Sie kommen beide bei diesem Absturz ums Leben.

Mit einer Reihe von weiteren, sowohl erfolgreichen als auch verlustvollen Einsätzen geht für das JG 27 das Jahr zu Ende. Aber bereits die letzten Wochen in der Reichsverteidigung lassen keinen Zweifel offen, was sie alle im kommenden Jahr erwarten wird: Der Untergang der deutschen Luftwaffe im Feuerofen der sich ständig steigenden alliierten Luftangriffe.

DAS BLATT WENDET SICH

Die Operationen der alliierten Luftstreitkräfte dienen in den ersten fünf Monaten 1944 vornehmlich der planmäßigen Vorbereitung der Invasion. Der Gegner erkennt klar, daß eine Landung nur möglich ist, wenn es vorher gelingt, die deutsche Luftwaffe tödlich zu treffen. Der 11. Januar und die »Große Woche« vom 21. bis 25. Februar 1944 sind die ersten großangelegten Einsätze, die zu einer Ausschaltung der Flugzeugindustrie führen sollten. Darüber hinaus steht an zweiter Stelle die Vernichtung der Treibstoffwerke und Flugplätze. Die Alliierten hoffen, daß die deutsche Jagdwaffe bei der Abwehr dieser Luftoffensiven bei Tag und bei Nacht ausbluten würde und gehen davon aus, daß der Pilotennachwuchs durch raschen Verschleiß und ungenügende Ausbildung infolge Maschinen- und Spritmangel die entstandenen Lücken nicht mehr auszufüllen vermag.

Heute wissen wir, daß diese Rechnung aufging. Wir wissen aber auch, daß sie dank der geradezu übermenschlichen Anstrengungen der deutschen Jagdflieger und der Industrie beinahe nicht aufging. Aber eben nur beinahe, denn der Ausgang dieses Krieges lag außerhalb der Entscheidungsmöglichkeiten der Jagdwaffe. Sie tat, was ihr nach Lage der Dinge überhaupt möglich war. Sie hätte noch mehr tun können, wenn auf höchster Führungsebene die Weichen rechtzeitig anders gestellt worden wären.

Doch lassen wir uns noch einmal in das damalige Geschehen zurückversetzen. Als ab 1942 eine deutsche Stadt nach der anderen in Flammen aufgeht, sucht man dafür einen Sündenbock. Er ist leicht gefunden: Die Luftwaffe hat versagt. Vergessen sind die großen Anfangserfolge der ersten Kriegsjahre. Vergessen wird aber auch, daß diese Erfolge schon damals mit relativ bescheidenen Mitteln erzielt worden sind und gar nicht so selbstverständlich sind, wie danach immer wieder geglaubt wird. Was vielen erst in den letzten Kriegstagen aufgeht, ist die Tatsache, daß diese Luftwaffe an der obersten Spitze dilettantisch geführt wurde. Den Männern, welche die Warnzeichen rechtzeitig erkennen, gelingt es nicht, sich gegen die Führungshierarchie durchzusetzen, und die Luftwaffe muß ab 1944 eine materielle Abnutzungsschlacht unvorstellbaren Ausmaßes durchstehen.

Zu jener Zeit schwindet das aus den außerordentlichen Erfolgszahlen der ersten Kriegsjahre resultierende Ansehen der Luftwaffe bei Führung und Bevölkerung immer mehr. Man tut ihr Unrecht. Denn in Wirklichkeit zeigt sich jetzt, in die Defensive gedrängt, ihre wahre Größe. Sie geht in Ehren unter gegen eine mehr als zwanzigfache Übermacht.

Was gibt damals einem neunzehnjährigen Flugzeugführer mit drei Flugstunden auf der Me 109 den Mut, in diese Maschine zu klettern, die technisch den an PS überlegenen Gegnern nicht mehr gewachsen ist und mit der er nur im Besitz fliegerischer, kämpferischer und taktischer Erfahrungen eine Chance hätte. Und obwohl diese Jungen wissen, daß sie spätestens nach dem dritten Einsatz nicht mehr zurückkommen, bezwingen sie ihre Angst und fliegen.

Wir wollen dies nicht psychologisch analysieren, aber es bleibt noch die Frage, was dann die wenigen übriggebliebenen »Alten« dazu bringt, immer wieder einen aussichtslosen Kampf aufzunehmen. Gerade sie müßten es doch besser wissen, sie alle hingen doch schon ein paarmal am Fallschirm und keiner von ihnen ist körperlich und nervlich mehr ganz intakt. Ist es Pflichtbewußtsein? Kameradschaftsgeist, Sturheit, Mut? Ist es Verzweiflung oder Hoffnung? Von allem ein bißchen, aber bestimmt nicht der Ehrgeiz nach Orden und Abschüssen. Das ist längst vorbei. War es früher der sportliche Jägerkrieg mit Horrido, so ist es jetzt nur mehr ein Kampf um die nackte Existenz. Gewiß, auch vorher gab es Angst, Blut und Tod, mehr als genug. Und auch Fehler und Versager. Aber das alles erträgt sich im Vollgefühl siegreicher Feldzüge viel leichter.

Deprimierende Rückzüge, die Verdrängung aus der Rolle des

Angreifers, aber hauptsächlich die daraus resultierenden unsinnigen Befehle lassen schließlich auch bei der Jagdwaffe das bittere Gefühl aufkommen, verheizt zu werden. Jeder Einzelne ist ein winziges Pünktchen im großen Geschehen, dem nicht alles zu sehen und zu wissen erlaubt ist, und der oft intuitiv nicht mehr sehen und wissen will, weil es ihn seelisch überfordern würde. Auch das JG 27 ist so ein Rad im großen Getriebe. Es dreht sich und wird gedreht.

Es ist durchaus möglich, daß diese mehr philosophische und psychologische Ausleuchtung des Krieges in der vorliegenden Geschichte bisher nicht zum Ausdruck kam, so daß bei manchem der Eindruck entstehen mag, wir hätten nur die jungenhaft unbekümmerte, die sportliche Seite gezeigt. Aber der Krieg ist mehr. Er ist so schillernd wie der menschliche Charakter, von der Pflicht bis zum Heimweh, vom Ehrgeiz bis zur Drückebergerei und vom Mut bis zum Stumpfsinn. Die vielfältigsten Motive vermischen sich, werden nach oben gespült oder verdrängt. Das alles formt sich zu einem inneren Kriegserlebnis, in jedem anders, je nach Reife und Intelligenzgrad. Und es ist nur natürlich, daß heute jeder eine andere Auffassung von den damaligen Geschehnissen hat.

Wir können heute deshalb nur den äußeren Ablauf der Ereignisse als Erinnerungstütze wiedergeben. Diesen äußeren Rahmen aber mit kritischer Wertung und persönlicher Einstellung auszufüllen, ist Sache jedes Einzelnen.

Wohl kaum einer wird die Kriegsjahre aus seinem Leben verdrängen können, sie sind ein Teil von ihm geworden, haben ihn geformt und mitunter seinen weiteren Lebensweg bestimmt. Jeder hat furchtbare Dinge erlebt oder mit ansehen müssen, aber hat es nicht auch fröhliche und abenteuerliche Momente gegeben? Hat es nicht wirkliche Kameradschaft gegeben, Freunde in widrigsten Umständen? Freilich, der Preis dafür war zu hoch. Aber wie sehen wir einen nahestehenden Kameraden in der Erinnerung lieber vor uns: Als lachenden, übermütigen, schwärmerischen Menschen, oder als gepeinigtes Opfer, von entsetzlicher Angst und Schmerzen befallen, verzweifelt im brennenden Flugzeug gegen das verklemmte Kabinendach schlagend, schreiend und bald darauf nur mehr ein verschmortes Bündel zuckenden Fleisches?

Auch so etwas darf nicht übergangen und vergessen werden, damit jeder zu der Erkenntnis gelangen möge, daß der Krieg die furchtbarste Geißel der Menschheit ist.

Diese Verteidigungsrede scheint notwendig, wenn wir mit der Schil-

derung der Ereignisse der letzten zwölf Monate des Krieges beginnen. Das Jagdgeschwader 27 hat 1944 anderthalbmal so viel Gefallene und Vermißte, wie in den Jahren davor zusammen; mehr als dreimal muß der Gesamtbestand an Flugzeugführern in diesem Jahr erneuert werden! Und 1945, in den letzten 130 Tagen des Krieges, verliert das Geschwader noch einmal einen kompletten Flugzeugführerbestand. Die »Große Jagd« wird in der Endphase des Krieges zur »Sterbenden Jagd«. –

Zu Beginn des Jahres 1944 sieht die Verteilung des Geschwaders folgendermaßen aus:

Stab und LN-Kompanie in Nisch	
I. Gruppe	in Fels am Wagram
II. Gruppe	in Wiesbaden-Erbenheim
III. Gruppe	in Kalamaki
IV. Gruppe	in Skopje

Auf dem Balkan sind es mehrere Faktoren, welche die Gesamtlage kennzeichnen. Zunächst einmal behindern Schlechtwetterperioden ein wirklich offensives Eingreifen der Jagdgruppen. Neben der Abwehr zunehmender Bombenangriffe auf Sofia gilt es, die verbreiteten Versorgungsflüge der Alliierten für die Partisanen zu stören. Ab und zu sind auch ein paar Aufklärungsflüge nach Italien hinüber angesetzt.

Bei einem Luftkampf über Bulgarien fällt am 4. Januar Oberleutnant Schlang vom Geschwaderstab. Die ebenfalls in Nisch liegende LN-Kompanie wird, nachdem Hauptmann Könnecke die Einheit verläßt, wieder von Oberleutnant Stahl übernommen.

Bemerkenswert ist der 9. Februar, an dem die III. Gruppe sechs Beaufighter abschießt, und der Luftsieg über fünf Marauder am 6. März. Nach englischen Berichten wird der nur aus sechs Marauder bestehende Verband in der Nähe der Scala-Bucht von einem Dutzend deutscher Jäger angegriffen. Zwei B 26 stürzen an der türkischen Küste ab, eine versinkt mit der gesamten Besatzung im Meer. Auf dem Rückflug schießen die Deutschen nordwestlich Kreta die vierte Marauder ab und die fünfte geht, nachdem sie schwere Treffer erhalten hat, bei der Landung auf ihrer Ausgangsbasis zu Bruch.

Eine andere Marauder geht bereits am 25. Februar durch Unteroffizier Pflüger verloren, doch der deutsche Pilot findet wenig später durch Wasserberührung im Tiefflug den Tod.

Ab Ende Februar räumt die III. Gruppe nach und nach den ser-

bisch-bulgarischen Raum und gelangt mit den fliegerischen Teilen nach Österreich in die Nähe von Wien. Bei nur einem Gefallenen konnte die Gruppe in den letzten Wochen auf dem Balkan noch einmal 30 gegnerische Maschinen abschießen, darunter zwei Fortress und neun Marauder, sowie elf Beaufighter.

Auch die IV. Gruppe zieht Anfang März aus dem Balkan ab und verlegt ebenfalls nach Österreich. Sie verlor am 12. Januar den Kapitän der 12. Staffel, Oberleutnant Küffner. Das Abschlußkonto wurde um elf Maschinen erhöht, darunter drei am 24. Januar heruntergeholte Liberator.

Mit der I./JG 27 in Fels am Wagram, der III. in Wien-Götzendorf und der IV. auf dem Feldflugplatz Vat in Ungarn liegen seit Afrika drei Gruppen erstmalig wieder zusammen in einem Einsatzraum. Fast wäre mit dem Erscheinen der II./JG 27 in Österreich das Geschwader komplett gewesen, aber da sind die Maschinen bereits unterwegs nach Frankreich, an die Invasionsfront.

Doch zunächst ist die II. Gruppe an den Brennpunkten der Reichsverteidigung eingesetzt. Zusammen mit der III. JG 3, der I./JG 5, einigen Zerstörergruppen und weiteren Einheiten aus dem Raum Frankfurt am Main bildet man große Gefechtsverbände, die sich den jetzt ab Anfang 1944 durch Langstreckenjäger geschützten Bomberströmen entgegenstellen. Und auch trotz der Jagddeckung können die Deutschen ihren Gegnern immer noch schwere Verluste beibringen.

Im Februar versuchen die Alliierten, der gefürchteten deutschen Jagdwaffe einen empfindlichen Schlag zu versetzen. In der Woche vom 20. bis 25. Februar, der sogenannten »Großen Woche«, greifen die kombinierten englischen und amerikanischen Luftstreitkräfte ununterbrochen die Zentren der Flugzeugindustrie im Reich, sowie auch die Einsatzhäfen der Luftwaffe an.

In jener Woche bekämpft die I./JG 27 die von Süden her einfliegenden Liberatorverbände der 15. Luftflotte. Das bedeutet: fast jeden Tag Großeinsatz. Das Wetter am 22. Februar ist miserabel. Die Gruppe hat seit 11.30 Uhr Sitzbereitschaft. Etwa eine Stunde später startet sie, und die Messerschmitt nehmen im Donautal Kurs auf Wien.

Über ihnen eine geschlossene Wolkendecke mit 500 Meter Untergrenze. »Schwarmweise durchziehen!« befiehlt Hauptmann Franzisket, der Führer der Gruppe. Die Jagdmaschinen verschwinden im Meer der Wolken und stoßen in etwa 2500 Meter Höhe ins blendende Sonnenlicht. Nach dem Sammeln geht es dann mit Südkurs den Bombern entgegen.



Walter Adolph.
Gefallen am Kanal
(links)



Günther Steinhausen.
Die Wüste behielt
ihn (rechts)



Günther Hannak
(links)



Heinrich Setz.
Er fiel an der West-
front (rechts)



Erich Hohagen
(links)



Diethelm v. Eichel-
Streiber (rechts)

Herbert Kutscha



Eine Me 109
der II./JG 27
in Deckung,
1944



Maschinen der
II./JG 27,
vermutlich 1944
Fels a. Wagram



Grabstelle
Uffz. Hermann
Rein, auf-
genommen von
britischen
Soldaten
am 17.3.1945.
Rein galt als
vermißt, diese
Abbildung
klärt sein
Schicksal



Wie Helmut Beckmann, einer der Schwarmführer, diesen Einsatz hinter sich brachte, soll er selbst schildern:

»Nach langem Suchen erwischten wir den Liberatorverband. Die 2. Staffel griff den letzten Pulk geschlossen von seitlich vorn an. Nach einem kurzen Feuerstoß riß ich meine Maschine steil hoch, um auf der Höhe des Pulks zu bleiben. Während sich die Staffel neu sammelte, saß ich bereits wieder neben den Bombern und griff sie nun allein genau von der rechten Seite an. Ich ließ die rechts außen fliegende Liberator mit reichlichem Vorhalt durch meine Geschossgarben ziehen, bis ich gerade noch unter sie hinwegtauchen konnte. Ich sah mehrere Treffer im vorderen Rumpf und in der rechten Fläche.

Als ich meine Maschine abfing, begann es in der Kabine plötzlich zu qualmen. Kühlstoff floss an den Scheiben vorbei. Ich riß das Seitenfenster auf und der Qualm zog ab. Ich war beim Abgang also doch erwisch worden. Die Öltemperatur ging sofort bis zum Anschlag hoch, ich hatte also nur noch ein paar Minuten Flugzeit. Erdsicht gab es keine und ich hatte nur eine schwache Ahnung, wo ich mich befand.

Ein Absprung aufs Geratewohl schien mir nicht ratsam. Mit gedrosselem Motor ging ich bei 4000 Meter in die Wolken und wagte mich bis auf etwa 3000 Meter hinunter. Dann riß die Wolkendecke unter mir auf. Ich entschloß mich zum Aussteigen, denn der Motor stotterte jetzt und setzte dann aus. Beim Herumwirbeln in der Luft verlor ich einen Pelzstiefel und landete auf Socken im weichen Schnee auf einer Bergwiese. Eine Rauchwolke an der gegenüberliegenden Felsenwand zeigte, wo meine Maschine geblieben war.

Wo befand ich mich nun? Hoffentlich war ich nicht in einem Partisanengebiet heruntergekommen. Auf einmal sah ich einen etwa 14jährigen Jungen, der sich vorsichtig heranschlich. Ich rief ihn an und war sehr froh, als er mir im schönsten österreichischen Dialekt antwortete. Er zeigte mir den Weg ins Tal zu seinem Dorf, wo ich dann herzlich empfangen wurde. Anschließend schlief ich mich erst einmal richtig aus, nachdem ich vorher die Staffel angerufen hatte. Ich war einer der ersten, die sich zurückmeldeten.

Bei meiner Rückkehr stiegen auf dem Bahnhof Weiz unter Bewachung acht Besatzungsmitglieder einer abgeschossenen Liberator mit in den Zug. Wir radebrechten miteinander und ich hatte die Überzeugung, daß sie zu »meiner« Liberator gehören mußten. Bei der Staffel erfuhr ich, daß mein letzter Angriff und auch der spätere Absturz des Bombers beobachtet worden war.«

VOR UND NACH DER INVASION

Die Monate bis zum Unternehmen »Overlord«, der alliierten Landung an der Normandieküste, sind noch einmal ein Höhepunkt in der Geschichte des JG 27. Von einer Handvoll Männern geführt, die nun seit Kriegsbeginn ununterbrochen im Einsatz stehen, wie Rödel, Schroer, Börngen, Franzisket und Düllberg, hat das Geschwader hohen Anteil an den großen Verlusten, welche die amerikanische Luftwaffe im ersten Halbjahr 1944 hinnehmen muß. Die 8. Luftflotte verliert allein im April und Mai zusammen 681 viermotorige Bomber.

Hauptkampftage des JG 27 Januar–Mai 1944

Tag	Erfolge Bomber	Heraus- schüsse	Jäger	Verluste	
				Gefallen	Verwundet
11.1.	7	2	1	–	–
29.1.	4	–	1	2	–
22.2.	4	2	–	2	1
23.2.	14	–	1	1	1
24.2.	7	–	–	–	4
25.2.	18	1	3	1	5
4.3.	2	–	–	2	1
8.3.	4	–	–	2	–
18.3.	2	–	2	4	1
19.3.	27	–	–	5	3
2.4.	21	7	1	2	2
3.4.	3	2	2	–	–
6.4.	4	–	2	1	–
8.4.	5	–	2	3	2
12.4.	13	6	2	2	2
13.4.	10	–	1	–	2
23.4.	10	2	6	4	2
24.4.	10	9	2	10	1
29.4.	4	–	–	–	–
10.5.	11	1	2	5	–
11.5.	3	–	–	–	1
12.5.	21	8	2	4	7
19.5.	10	–	7	7	4
24.5.	30	9	2	5	1
27.5.	3	–	3	3	–
28.5.	13	4	1	7	2
29.5.	13	–	3	4	–
	273	53	45	76	42

Schon aus Platzgründen ist es unmöglich, alle Großeinsätze des Geschwaders zu schildern, aber die summarische Aufstellung soll we-

nigstens einen kurzen Überblick und Vergleich der Ereignisse zu vermitteln versuchen. Es läßt sich nicht mehr rekonstruieren, wieviele von den angeführten Abschüssen Herausschüsse und endgültige Vernichtungen sind und ob sie alle bestätigt wurden.

Kommodore Rödel's 90. Luftsieg ist eine Fortress, die er am 12. Mai um 12.37 Uhr ostwärts Aschaffenburg herunterholt. Und mit der am 29. Mai bei St. Pölten um 10.15 Uhr niedergehenden Liberator der 15. Luftflotte erhöht sich sein Konto auf 93 Abschüsse.

Unter den Gefallenen des Geschwaders sind viele bekannte Namen zu finden. Da ist der erfolgreiche Leutnant Kientsch, der nach 48 Luftsiegen am 29. Januar bei einem Tiefangriff infolge schlechter Wetterverhältnisse den Boden berührt und abstürzt. Am 19. April fällt der prächtige Feldwebel Jürgens von der II. Gruppe, am 24. April wird der Kapitän der 1. Staffel, Hauptmann Remmer abgeschossen. Man verleiht ihm das Ritterkreuz nach seinem Tode. Oberfähnrich Franzisket wird am 8. Mai am Fallschirm hängend von gegnerischen Jägern getötet. Und am 25. Mai ist es Leutnant v. Buddenbrock. Nach geglückter Notlandung treffen ihn am Boden die amerikanischen Bordgeschosse. Tags darauf fällt Hauptmann Bock, Staffelkapitän der 5./JG 27.

Da ist Major Redlich, der Ende Mai die I. Gruppe vertretungsweise führt. »So, jetzt werde ich euch mal zeigen, wie man einen Verband an die Viermots heranzuführt!« sagt er am 29. Mai, schießt einen Bomber ab und wird dann selbst tödlich getroffen. Überhaupt hat die I./JG 27 in diesen Wochen kein Glück mit ihren Kommandeuren. Franzisket fiel bereits am 12. Mai durch Verwundung aus, am 19. verliert Börngen im Luftkampf seinen rechten Arm. Und nun Redlich.

Am Morgen des 6. Juni 1944 schrillen in den Gefechtsständen die Fernsprecher.

»Ab heute früh Dr. Gustav West!«

Das Stichwort »Drohende Gefahr West« ist gegeben. Es verkündet die alliierte Landung auf französischem Boden, und obwohl vorausgeahnt, trifft das gewaltige Ereignis die Jagdwaffe nahezu unvorbereitet. Allerdings nicht durch ihr Verschulden.

Gegenüber fast 15 000 alliierten Einsätzen am ersten Invasionstag fliegt die deutsche Luftwaffe in diesem Raum nicht einmal 300. In Frankreich stehen am 6. Juni 1944 ganze 319 einsatzklare Jagdmaschinen bereit.

Nachdem »Dr. Gustav« bekanntgegeben wurde, entsendet man sofort alle verfügbaren Jagdgruppen auf die rings um Paris vorbereiteten Plätze. Damit hätten in Frankreich mit 21 Jagdeinheiten etwa 700 bis

800 Jäger konzentriert sein können, doch ein großer Teil fällt schon während der Verlegungen aus. Am 10. Juni liegen schließlich knapp 500 einsatzbereite Maschinen in Frankreich.

Im Reich selbst verbleiben zu jenem Zeitpunkt nur vier aktive Tagjagdgruppen und die beiden Geschwader der »Wilden Sau«, JG 300 und JG 301. Sie sollen nun die Heimat verteidigen, wo vorher 20 Gruppen dazu nicht ausreichten.

Die Einsätze an der Invasionsfront verlaufen unter den denkbar ungünstigsten Voraussetzungen, denn die Absprunghäfen liegen viel zu weit vom Landungsraum entfernt. Gelingt es dann angesichts der fast ständig über den Plätzen hängenden gegnerischen Jabos, überhaupt vom Rollfeld wegzukommen, werden die Jäger meist sofort in Luftkämpfe verwickelt. Sie erreichen den Einsatzraum entweder stark mitgenommen und nur gruppchenweise oder überhaupt nicht.

Zehn Kilometer südlich Reims bekommt das JG 27 seine Plätze zugewiesen. Das Geschwader liegt somit von allen Westverbänden am weitesten rückwärts gestaffelt. Der Stab kommt nach Champfleury, die I. Gruppe nach Vertus, die III. nach Connentre und die IV. ebenfalls in die Nähe von Champfleury.

Bei vier gefallenen und zwei verwundeten Flugzeugführern schießt das JG 27 am 10. Juni sieben Thunderbolt ab. Am 14. Juni sind es dreizehn Thunderbolt, eine Mustang und drei Fortress, während nur ein Pilot nicht zurückkehrt. Erfolgreichster Tag des Geschwaders ist jedoch der 12. Juni, an dem der Gegner siebzehn Thunderbolt und eine Spitfire verliert. Wieder fallen vier Flugzeugführer.

Bedeutet ein Fallschirmabsprung aus der brennenden Maschine an und für sich schon eine unangenehme Sache, vor allem über dem Wasser oder über der Front, so kommt jetzt noch hinzu, daß man nun auch über eigenem Gebiet infolge der immer aufsässiger werdenden französischen Bevölkerung nicht mehr sicher ist. Welche Gefühle so ein abgesprungener Pilot durchlebt, zeigt der folgende Bericht von Gerd Schindler. Er zeigt aber auch, daß viele Franzosen nach wie vor menschlich handeln und sich als hilfsbereit erweisen.

»Ich war am 10. Juni als Schwarmführer zu Tiefangriffen an die Orne-Mündung gestartet. Auf dem Heimflug bekamen wir Luftkampf, und eine wilde Kurbelei entwickelte sich. Bis es in meiner Maschine krachte. Eine Thunderbolt hatte mich erwischt. Ich verspürte einen heftigen Schlag am linken Oberschenkel. Und dann zog schon der bekannte brenzliche Geruch durch die Kabine. Kanzelhaube weg, Gurte auf und Absprung aus 2000 Meter Höhe. Das alles bean-

spruchte nur wenige Sekunden. Durch die Verwundung behindert, landete ich unsanft im Geäst eines Obstbaumes. Aus dieser Lage konnte ich mich nicht selbst befreien. Da kam auch schon ein halbes Dutzend, mit Knüppeln und Gabeln bewaffneter Franzosen. Einer von ihnen, der Besitzer des Gartens, schickte seine Landsleute weg und half mir herunter. Ich war in der Nähe von Lisieux abgeschossen worden, wo es bekanntlich von Widerstandsgruppen wimmelte.

Der Bauer nahm mich in sein Haus, verband mich und gab mir zu trinken. Er wollte mich zum Arzt bringen, wenn es dunkel sein würde. Mir war nicht sehr wohl dabei, denn ich mußte damit rechnen, daß er mich den Partisanen ausliefern würde. Abends spannte er seinen Ochsenkarren an und brachte mich, unter einer Plane im Heu versteckt, zu einem Landarzt. Nachdem dieser mir einen tiefsitzenden Splitter aus dem Oberschenkel herausoperierte, verband er mich gründlich und verfrachtete mich in seinen alten Citroen. Dann lieferte er mich bei der nächsten deutschen Kommandantur ab.«

Teile der I. Gruppe fliegen ab 17. Juni ihre Einsätze von Vannes aus, und zu diesem Zweck benutzt die IV./JG 27 den vorgeschobenen Feldflugplatz La Perte bei Paris. Seit dem 12. Juni treffen eine Anzahl von Flugzeugführern des JG 77 zur Verstärkung der I. Gruppe ein. Sie bilden zunächst eine 14. Staffel, die dann im Zuge der ab Mitte Juli erfolgenden Erweiterung der Gruppen auf je vier Staffeln zur IV./JG 27 als 16. Staffel kommt.

Mitte Juli verlegt fast das gesamte Geschwader an die Loire nach Varades zwischen Angers und Nantes, während der Stab sich in Cornillé les Caves einquartiert. Von hier fliegen sie sehr verlustreiche Einsätze zur Unterstützung des Heeres nach St.-Lô.

In diesen Wochen haben es auch die Bodenteile nicht leicht, Jaboangriffe auf die Plätze und die Verlegungsstraßen wollen nicht abreißen. Sogar nachts überwachen gegnerische Bomber und Nachtjäger jede Bewegung. Hinzu kommen die laufenden Überfälle der französischen Résistance, und das bedeutet einen sehr anstrengenden Postendienst.

Mit der Festnahme einiger Klosterbrüder, die das alte Schloß in Varades noch bewohnen, das der 1. Staffel nun als Unterkunft dient, verschwinden auch die gegnerischen Jabos von der Bildfläche, die sich jedesmal auf die deutschen Messerschmitt warfen, wenn diese vom Boden abhoben. In den Räumen der verhafteten Franzosen wurden Funkgeräte aufgefunden und damit auch die Ursache geklärt, wieso die Jabos so gut Bescheid wußten.

Anfang August schiebt sich die Front immer näher an Angers heran,

sodaß der Geschwaderstab und die IV./JG 27 wieder auf die alten Plätze Champenoise und Champfleury zurückverlegen. Während sich auch die III. Gruppe wieder in Connentre einfindet, verbleibt die I. als letzte Einheit auf dem Platz von Varades.

Inzwischen ist aber die I./JG 27 derart dezimiert, daß sie aus dem Einsatz gezogen werden muß. Die Flugzeugführer kommen zunächst nach Fels am Wagram und von dort am 10. August nach Hoya an der Weser und Bremerhaven zur Neuaufrüstung. Das Bodenpersonal übernimmt eine fremde Jagdgruppe.

Am 10. und 12. August erfolgen schwere Bombenangriffe auf die Plätze des Geschwaders, wobei eine ganze Reihe von Toten und Verwundeten zu beklagen sind. Es vergeht kein Tag, an dem die amerikanischen Jabos nicht im Tiefflug heranjagen und die E-Häfen unter Beschuß nehmen.

Auch die IV. Gruppe ist am Ende ihrer Kräfte angelangt. Sie muß gleichfalls nach Deutschland zurückverlegen und ihre Flugzeugführer kommen, nachdem sie am 14. August die Maschinen an die III./JG 27 abgegeben hat, nach Hustedt bei Celle zur Neuaufrüstung. Die Reste der Bodentruppe gehen am 22. August nach Vertus, wo sie sich dem Bodenpersonal der I. und den Restteilen des Stabes anschließen.

Fünf Tage später rücken amerikanische Panzerspitzen in diesen Raum vor, so daß für das Geschwader der Abmarschbefehl gegeben wird. Stab und LN-Kompanie treffen am 2. September in Bonn-Hangelar ein. Da nun der Stab mit Kommodore nicht mehr auf französischem Boden weilt, unterstellt man die restlichen Teile des JG 27 zunächst dem JG 3 und später dem neueingetroffenen JG 76 unter Major Hackl.

Als einziger fliegerischer Verband war im August die III. Gruppe in Connentre zurückgeblieben. Aber dann muß auch sie schließlich aufbrechen. Am 25. August nach Lappion bei Sisonne verlegt, geht es zwei Tage darauf überstürzt nach St. Trond, und von dort am Morgen des 3. September nach Frankfurt-Eschborn. Das letzte Ziel ist schließlich der Flugplatz Bonn-Wahn, auf dem die Gruppe am 5. September eintrifft.

Für das Jagdgeschwader 27 ist das Kapitel Invasion damit endgültig abgeschlossen. Aber was war von ihm übriggeblieben? Zum erstenmal in seiner Geschichte übersteigen die eigenen Verluste die Zahl der erungenen Luftsiege. Jetzt zeigen sich die verheerenden Auswirkungen der völlig unzulänglichen Ausbildung des Flugzeugführernachwuchses. Nach nur wenigen Flugstunden kommen sie zu den Verbänden an

die Front. Ohne Eingewöhnungszeit müssen sie sofort in den Einsatz. Kaum einer der Schwarm- und Rottenführer kann sich um sie kümmern, da sie mit sich selbst meist genug zu tun haben. Was nützt aller Mut, was nützt alle Begeisterungsfähigkeit und Veranlagung. Sie sind kaum mehr als Schießscheiben für die in ihren Mustang, Thunderbolt, Spitfire und Typhoon lauenden Jägerpiloten.

Die drei im Westen eingesetzten Gruppen haben in diesen wenigen Wochen 87 Totalausfälle und 62 Verwundete, allein nur im Luftkampf gehen rund 200 Maschinen verloren. Dagegen erzielen die Gruppen 146 sichere und wahrscheinliche Abschüsse, darunter 86 Thunderbolt.

Doch der große Aderlaß soll erst noch kommen. Schon jetzt mußten viele der erfahreneren Flugzeugführer ihr Leben geben. So der Staffelpkapitän der I./JG 27, Leutnant Grimm, dann Bauer, Culemann und Löffler von der III. Gruppe, und der Kommandeur der IV./JG 27, Hauptmann Meyer.

DAS GROSSE STERBEN

An allen Fronten stoßen die Gegner jetzt vor. Die französische Armee drängt seit ihrer Landung an der Riviera im August 1944 die deutschen Truppen unaufhaltsam nach Norden zurück. Am 25. August befreien die Alliierten Paris, am 3. September ist Brüssel in ihrer Hand. Bald ist die deutsche Grenze erreicht. Als erste deutsche Stadt wird Aachen am 21. Oktober von den Amerikanern erobert.

Im Reich geht eine Stadt nach der anderen im Feuerhagel systematischer Bombenangriffe unter. Es gelingt praktisch nicht mehr, den »Tausend-Bomber-Strömen« Einhalt zu gebieten. Die Kräfte sind einfach zu gering, die Einsätze der Reichsverteidigung nicht mehr wirkungsvoll genug.

Von dem Kriegsgeschehen an der Westfront ausgeklammert, übernimmt die nun von Hauptmann Keller geführte II. Gruppe ab Anfang Juli von Fels am Wagram aus den Schutz des Wiener Raumes. Am 28. August verläßt die Gruppe österreichischen Boden und verlegt nach Finsterwalde in der Lausitz. Ein Blick in die Verlustliste beweist, daß diese Einsatzperiode es an Dramatik durchaus mit den Kämpfen im Westen aufnehmen kann. Die II./JG 27 verliert von Anfang Juli bis Mitte September 42 Flugzeugführer und ist damit theoretisch einmal vollkommen vernichtet. Wir wollen nur zwei aus der langen Liste der Gefallenen herausgreifen: Oberleutnant Kapp, Kapitän der 4. Staffel,

verbrennt am 6. August bei einer Notlandung in seiner Maschine. Oberfeldwebel Alfred Müller fällt am 16. August im Luftkampf, nachdem er in diesen Wochen acht Luftsiege errungen hatte.

Der Abschluß von 15 viermotorigen Kampfflugzeugen und 36 Jägern steht in keinem Verhältnis zu diesen Verlusten. Mehr und mehr wird es klar, daß mit den jetzigen Mitteln eine Wende des Luftkrieges nicht mehr herbeizuführen ist. Die Jagdwaffe, die der Substanz bedroht, steht vor dem Verbluten.

Doch es geht weiter. Der Geschwaderstab liegt seit 4. September in Schloß Allner bei Siegburg. Das JG 27 hat jetzt die Aufgabe, mit der dezimierten III. Gruppe in Wahn und den drei unterstellten Jagdeinheiten II./JG 6, II./JG 11 und IV./JG 54 den Raum Köln-Bonn zu verteidigen.

In diese Zeit fällt das mißglückte Unternehmen britischer und kanadischer Luftlandetruppen bei Arnheim. Die Landung erfolgt am 17. September und endet mit einer Niederlage. Am 26. September kapitulieren die letzten der gelandeten Fallschirmjägereinheiten.

Die hierbei noch einmal mit Tiefangriffen beteiligten Reste der II./JG 27 verlieren wieder sechs Flugzeugführer. Nun völlig aufgerieben, wird die Gruppe Ende des Monats aus dem Einsatz gezogen. Das gleiche Schicksal erleidet Mitte Oktober nach schweren Verlusten auch die III. Gruppe.

Zwei Tagebuchnotizen aus der Zeit nach der Invasion sollen die geschilderten Ereignisse unterstreichen. Zwei Aufzeichnungen von vielen hundert anderen nur, unwillkürlich herausgegriffen, in denen sich aber schon eine gewisse Verzweiflung und die Aussichtslosigkeit des Kampfes in der Luft deutlich widerspiegeln:

»29. 7. 44. Flugzeugführer 5–6 Wochen Durchschnittsalter. Verluste grauenhaft.«

»15. 9. 44. Gestern fiel Oberleutnant Eckerich nach dem ersten Feindflug. Heute Leutnant Torfer, der einzige »Alte«, den wir noch hatten. Gestern insgesamt acht Verluste.«

Mitte Oktober gruppiert sich das Jagdgeschwader 27 in Sachsen. Strehla, Riesa, Canitz, Pomssen und Großenhain sind die Plätze des Stabes und der Gruppen, von denen aus nun über das mitteldeutsche Industriegebiet ein schützender Luftschirm gelegt werden soll.

Das Geschwader, seit langer Zeit endlich wieder vereint, startet zu seinem ersten Großeinsatz in diesem Raum. Jener 2. November ist der schwärzeste Tag in der Geschichte des JG 27. Sämtliche Gruppen befinden sich in der Luft. Mehrere starke Bomberverbände stehen im

Raum Leipzig und ziehen auch die anderen Einheiten der Reichsverteidigung an.

Aber das JG 27 kommt nicht mehr an die Viermotorigen heran. Auf einmal ist der Himmel voller Mustang. Urplötzlich sind sie erschienen. Greifen mit einer nie gesehenen Übermacht an. Sie veranstalten ein regelrechtes »Tontaubenschießen«. Eine Messerschmitt nach der anderen muß hinunter. Die Deutschen wehren sich verzweifelt, aber es ist nur noch ein letztes Aufbäumen. Ganz erfolglos wollen sie aber nicht untergehen. Dramatische Duelle entwickeln sich, und es gelingt im Laufe des aussichtslosen Kampfes, doch noch sieben Mustangs abzuschießen.

Bei der Landung fehlen 27 Flugzeugführer, dazu werden elf weitere verwundet. Ständig laufen Meldungen über Notlandungen ein. Da auch die anderen, an den zahlreichen Luftkämpfen im Raum Leipzig beteiligten Einheiten nicht ohne hohe Verluste nach Hause kommen, erleidet die gesamte deutsche Jagdwaffe am 2. November 1944 eine ihrer bisher schwersten Niederlagen.

In Sachsen muß das Geschwader befehlsmäßig einen erheblichen Teil seines Personals zum Heer abstellen, sogar Techniker sind darunter. Dafür treffen die ersten Luftwaffenhelferinnen ein, was sehr schnell zu Gerüchten führt, daß in Zukunft die Flugzeuge von Frauen gewartet werden sollen.

Ab Mitte November bezieht das JG 27 dann die Plätze, von denen aus der Endkampf stattfindet.

Stab/JG 27 in Bad Steinbeck bei Ibbenbüren

I./JG 27 in Rheine

II./JG 27 in Hopsten

III./JG 27 in Hesepe

IV./JG 27 in Achmer

Auf der genannten Platzgruppe liegt das Geschwader mit den Me 262 des KG 54 und einer mit den Düsen Schnellbombern Ar 234 ausgerüsteten Aufklärereinheit zusammen. Die Gegenwart der Turbos hier oben in Norddeutschland ist den Alliierten natürlich ein Dorn im Auge. Einmal in der Luft, können sie den Me 262 kaum etwas anhaben, ja sie werden sogar noch einmal zu einer recht gefährlichen Waffe. Aber beim Start und bei der Landung sind sie infolge der niedrigen Geschwindigkeit verwundbar. Deshalb hängen die britischen Jabos ständig über diesen Düsenjägerplätzen und warten auf die abhebenden oder einschwebenden Me 262.

Die nun auch vom JG 27 belegten Häfen liegen übrigens auf der di-

rekten Fluglinie London-Berlin, scherzhaft »Friedrichstraße« genannt, da alle Planquadrate dieser Linie auf der Jägerkarte durch den Buchstaben F (= Friedrich) markiert sind. Das bedeutet natürlich gleichzeitig häufige Bomberangriffe an- und abfliegender Verbände auf diese Plätze.

Am 16. Dezember beginnt der letzte große deutsche Gegenstoß im Westen, die sogenannte Ardennen-Offensive des Generalfeldmarschalls v. Rundstedt. Sie bleibt nach einigen beachtlichen Anfangserfolgen stecken, da die Materialüberlegenheit des Gegners schließlich auch hier den Ausschlag gibt.

In den Stellungen heben die deutschen Landser erstaunt die Köpfe. Seit langer Zeit erblicken sie wieder eine größere Anzahl deutscher Flugzeuge am Himmel. Auch das JG 27 greift in die Erdkämpfe zur Unterstützung der Truppen mit ein. Es werden dabei hauptsächlich Tiefangriffe geflogen, doch über dem westrheinischen Gebiet geraten die Messerschmitt an die lauernden Jäger der Alliierten. Jedesmal entwickeln sich große Luftschlachten, in deren Verlauf das Geschwader wieder einmal nach und nach aufgerieben wird.

Immer höher steigen die Verluste. In anderthalb Monaten, von Mitte November bis Jahresschluß, sind es 84 gefallene, vermißte oder gefangene und 43 verwundete Piloten. Unter den nicht zurückgekehrten, so rar gewordenen Verbandsführern befinden sich Hauptmann Neumayer, Leutnant Wünsch, Major Spies.

Zu den vielen, die sich in den Tagen der Ardennen-Offensive mit dem Fallschirm unter dem Arm wieder bei ihrer Staffel melden, gehört auch Manfred Stechbarth, seit langer Zeit Flugzeugführer der He 111 des Geschwaders. Nach dem Rückzug aus Frankreich auf Jagdmaschinen umgeschult, fliegt er am 17. Dezember seinen ersten Einsatz. Mit Kühlertraffern und brennendem Motor erreicht er gerade noch die deutschen Linien und muß dann mit seiner Messerschmitt notlanden.

Einer der gerade jetzt immer wieder hervorstechenden Flugzeugführer ist Oberfeldwebel Heinz Bartels von der IV. Gruppe. Nicht die Anzahl seiner Erfolge machen ihn zu einer bemerkenswerten Person, sondern vielmehr gibt er dem jungen Pilotennachwuchs Auftrieb. In jener aussichtslosen und deprimierenden Phase beweist er ihnen, daß sie doch noch gegen die Übermacht des Gegners bestehen können, wenn man die Nerven behält und sein fliegerisches Können überlegen einsetzt.

In Bartels scheint die Zeit noch einmal lebendig zu werden, in der die deutschen Jagdflieger im Gefühl der Überlegenheit jeden Kampf

annahmen, in der sie übermütig wackelnd zurückkehrten. Solche Momente sind sehr selten geworden. Jetzt gehört das Schreiben von Beileidsbriefen an die Angehörigen gefallener Kameraden zur nüchternen Routinearbeit des Tages.

»Mit Bartels fliegen, ist eine halbe Lebensversicherung«, sagen die Flieger. Ein Nimbus der Unbesiegtheit umgibt ihn. Er ist den jungen Flugzeugführern moralische Stütze. Und deshalb trifft es jeden im Geschwader besonders schmerzlich, als am Mittag des 23. Dezember 1944 feststeht: Oberfeldwebel Heinz Bartels ist vom Feindflug nicht zurückgekehrt! Seinen letzten Einsatz schildert Heinz Roesinger noch einmal:

»Ich war an diesem Tage Rottenführer im Schwarm von Hein. Wenn ich mich recht erinnere, war Oberfähnrich Brand sein Kaczmarek. Um 11 Uhr war Alarmstart. Da meine Mühle nicht ansprang, stürzte ich in eine am Rand des Abstellplatzes stehende Maschine, die keinen Höhenlader hatte, wie sich später herausstellte. Ich flog der sich sammelnden Staffel nach und erreichte auch meinen Schwarm noch. Es ging unter stetigem Steigen in Richtung Köln-Bonn. Über Bonn in 7500 Meter fielen plötzlich vor uns die Zusatztanks von Thunderbolts herunter. Die »Rotschnauzen« befanden sich über uns. In der Kurbelei, die sich mit stetigem Höhengewinn anschloß, blieb ich immer mehr hinter meinem Schwarm zurück. Prompt kurvten vier Thunderbolt auf mich ein. Ich sah noch, wie Hein eine scharfe Linkskurve zu mir zurück machte und eine Thunderbolt abschoß. Dann war ich aber selbst so beschäftigt, daß ich ihn und die anderen völlig aus den Augen verlor. Bei der wilden Kurbelei wurde meine »Beule« in Brand geschossen und ich stieg über Meckenheim aus.«

Seit diesem Zeitpunkt fehlt Bartels. Erst 23 Jahre später kann das Schicksal von Oberfeldwebel Heinrich Bartels nach mühsamer Sucharbeit geklärt werden. Bartels wird am 26. Januar 1968 in Villip bei Bad Godesberg mit seiner Maschine geborgen. Sein Fallschirm ist beim Auffinden noch geschlossen.

Am 27. Dezember erhält die I. Gruppe den Auftrag zum Freikämpfen des Luftraumes über der deutschen Infanteriespitze. Ungestört erreichen die Maschinen Bastogne. Da sieht Leutnant Beckmann, dessen 4. Staffel als Hochschutz über dem Verband klebt, wie sich zwei Lightning von vorn links auf den Kommandeurschwarm herabstürzen.

»Zusatztanks ab!« ruft Beckmann, und schon jagen sie den Amerikanern entgegen. Als die vorderste Lightning kurz darauf dem Schwarmführer dicht vor die Maschine kommt, drückt dieser die Waf-

fenknöpfe und bemerkt deutlich, wie es drüben aufblitzt. Teile fliegen davon. Flach trudelnd geht die Lightning nach unten und schlägt südöstlich Bastogne auf.

Jetzt warnt bereits die rote Lampe. Höchste Zeit zum Umkehren. Beckmann meldet sich ab und geht mit seinem Kaczmarek auf Heimatkurs.

»Kurz darauf sah ich rechts über mir eine Maschine abtrudeln, eine Bf 109. Also dicke Luft über uns. Und da sah ich schon, wie zwei Mustangs aus der Sonne auf uns herabstießen. Ich warnte meine Rotenflieger und riß die Maschine herum. Sie sausten an mir vorbei, aber als ich ganz herum war, hing mein Kaczmarek bereits am Fallschirm. Durch Kurbeln kam ich den beiden Mustangs nicht bei. Als ich endlich einem gefährlich wurde, saß mir der andere im Nacken. Da gab's nur eins: Notleistung rein und hoch in die Sonne. Dadurch gewann ich Abstand, aber sie ließen nicht locker. Als ob sie wüßten, daß ich in Spritnot war. In meiner Verzweiflung machte ich einen Turn und ging von vorn auf sie los. Die Mustangs gingen sofort wie ein Fächer auseinander. Ich kurvte dann einer nach und die andere drehte auf mich ein. Also wieder Schnauze nach oben und das gleiche Manöver noch einmal. Beim zweiten Turn hätte ich die eine ausweichende Mustang beinahe erwischt, aber schon saß die zweite wieder hinter mir. Als ich nun nochmals in die Sonne stieg, setzte der Motor aus. Und schon prasselte es hinter mir im Rumpf. Ich versuchte wegzutrudeln, aber das Höhenruder reagierte nicht mehr und die Mühle ging auf den Kopf.«

Es bleiben nur noch die üblichen Handgriffe, mit denen die Flieger ja mittlerweile schon eine gewisse Perfektion erreichten. Kabinendach weg, Atemmaske und Kopfhäube herunter, losschnallen.

Der Fahrtwind erfaßt den sich aus dem Sitz stemmenden Leutnant, läßt ihn gegen das Seitenleitwerk prallen. Beckmann verspürt einen heftigen Schmerz in der linken Schulter. Er zieht den Fallschirm, aber durch den Aufschlag ist einer der Gurte gerissen. So schlägt ihm jetzt beim Entfaltungsstoß das sonst vor der Brust sitzende Schloß auf das linke Auge. Er merkt, wie seine Sinne langsam schwinden wollen, und wohl nur die Angst, er könnte aus dem links offenen Gurtzeug herausfallen, bewahrt ihn vor einer endgültigen Bewußtlosigkeit. Beckmann kommt in den vordersten Linien bei einer SS-Einheit glatt herunter.

Ein makabres Erlebnis haben auch die Kinder einer Schulklasse in Hopsten in diesen Tagen. Mitten im Unterricht hören sie vor den Fenstern ein eigenartiges kratzendes Geräusch. Im nächsten Augenblick wird draußen eine schwarze Gestalt sichtbar, und diese unerwartete

Erscheinung vor einem im dritten Stock liegenden Fenster jagt den jungen Schülern natürlich keinen geringen Schreck ein. Der Mann, der da so plötzlich auftaucht, ist Unteroffizier Kessinger von der 6. Staffel. Er hatte in geringer Höhe abspringen müssen, fiel mit halbgeöffnetem Schirm am Dach der Schule vorbei und konnte sich geistesgegenwärtig an der Dachrinne festklammern. Dann rutschte er langsam am Regenrohr hinunter.

DIE LETZTEN HUNDERT TAGE

In der Ardennenschlacht, der letzten großen deutschen Offensive, an deren Ende sich das Heer geschlagen zurückzieht und von den nachdringenden Alliierten verfolgt wird, erhält auch die Jagdwaffe ihren Todesstoß. Ihr letzter tragischer Einsatz kündigt sich mit dem 1. Januar 1945 an. Wie ein in die Ecke gedrängtes Wild schlagen die deutschen Jagdflieger noch einmal zu. Ein letztes Aufbäumen.

Niemand ahnte vorher von diesem Unternehmen. Aus heiterem Himmel wird am 31. Dezember Ausgangssperre verhängt. Strengstes Alkoholverbot sogar innerhalb der Unterkünfte.

Noch ehe die Dämmerung heraufzieht, werden sie geweckt. Und jetzt erfahren sie erst, um was es geht: Großangriff sämtlicher verfügbarer Jagdmaschinen der Luftwaffe auf die alliierten Flugplätze im holländisch-belgischen Raum. Unternehmen »Bodenplatte«.

Von Bombern und Nachtjägern als Lotsen geführt, starten 70 Maschinen des JG 27. Es herrscht schlechtes Wetter über den Einsatzräumen. Weit über die holländische Küste hinausfliegend, dringen sie nun aus westlicher Richtung kommend von See her in das Land ein. Im Tiefflug jagen sie heran, entgehen so den gegnerischen Flugmeldestellen.

Auf den Flugplätzen stehen Hunderte von Maschinen aller Typen. Ganze Geschwader Fortress, Mustang, Typhoon. Die Alliierten werden von dem deutschen Angriff überall vollkommen überrascht. Die Gruppen des JG 27 nehmen sich vor allem die Flugzeugansammlungen in der Brüsseler Gegend vor. Bomben und Bordwaffen richten große Zerstörungen an. Bevor der Gegner richtig zur Besinnung kommt und sich zur Abwehr aufrafft, ist schon alles vorbei. Das Unheil bricht bereits über den nächsten Platz ein.

Bis dahin bleiben die deutschen Verluste relativ niedrig. Vorwiegend die gegnerische Flak ist es, die sich am schnellsten von der Überrumpe-

lung erholt und alle Rohre auf die an- und abfliegenden Jäger richtet. Die Katastrophe bahnt sich erst auf dem Rückflug an. Vom Westen her dringen die Verbände in die deutsche Flaksperrzone ein. Wohl hat die Flak Schießverbot, aber nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt. Doch dieser ist durch die schon beim Start erfolgten Verzögerungen längst überschritten. Das wiederum war den Flakkommandeuren nicht gemeldet worden. Wieder einer dieser unverzeihlichen Führungsfehler mehr, die in den letzten Monaten zu jenem Gefühl der Bitterkeit und des Zornes bei der Truppe führten.

Im vernichtenden Abwehrfeuer der Flakbatterien geht der größte Teil der rund 250 Flugzeugführer verloren, die vom Unternehmen »Bodenplatte« nicht zurückkehren. Was als Lähmung der gegnerischen Luftwaffe gedacht war, erweist sich jetzt als materieller und moralischer Bumerang. 18 Gefallene oder in Gefangenschaft geratene Piloten, darunter auch der Kommandeur der IV. Gruppe, Hauptmann Dudeck, sind die Verluste des JG 27 an diesem 1. Januar.

Auch Hauptmann Dudeck, einer der insgesamt drei an jenem Neujahrsmorgen in Gefangenschaft geratenen Flugzeugführer des JG 27, erfährt erst spät am 31. Dezember 1944 vom Unternehmen »Bodenplatte«, als Rödel ihn telefonisch von dem bevorstehenden Einsatz in Kenntnis setzt. Zwar war schon seit längerem bekannt, daß irgendwann im Westen ein »Großer Schlag« erfolgen sollte, jedoch der Zeitpunkt hierfür blieb immer noch ungewiß.

Sofort nach Erhalt der Information benachrichtigt Dudeck seine Staffelführer. Es muß alles sehr schnell gehen, denn viel Zeit bis zum anlaufenden Unternehmen der Jagdwaffe bleibt nicht mehr.

Am frühen Morgen des 1. Januar erfolgt die Einsatzbesprechung, bei der rund 60 Flugzeugführer der IV./JG 27 zugegen sind. Der Gruppe stehen am 1. 1. 45 etwa 55 Messerschmitt zur Verfügung, von denen jedoch nur 35 als einsatzklar an der »Bodenplatte« teilnehmen werden. Es ist jetzt kurz vor 8.00 Uhr.

»Angriff erfolgt etwa gegen 9.20 Uhr«, erklärt der Kommandeur. »Die Gruppe teilt sich in vier Formationen, die jeweils vier Angriffe fliegen werden. Ziel: Flugplatz Brüssel-Melsbroek.«

Gegen 8.30 Uhr starten die Messerschmitt Bf 109 G-10 und K-4 von der Graspiste des Einsatzhorstes Achmer, eine als Lotsenmaschine dienende Ju 88 wird sie anschließend auf den vorgeschriebenen Kurs führen. Gleich nach dem Start geht es im Tiefflug in Richtung Westen. Die holländische Stadt Utrecht ist der Wendepunkt, an dem die Gruppe ihren Kurs nach Süden ändert. Hauptmann Dudeck findet den

Platz Melsbroek ohne Schwierigkeiten und kann bereits dort unten Brände beobachten, die von den Angriffen der zuerst gestarteten I. und II./JG 27 herrühren müssen.

Auffälligerweise ist die Bodenabwehr des Gegners verhältnismäßig gering. Hauptmann Dudeck dazu später: »Ich hatte den Eindruck, als ob etliche Geschütze überhaupt nicht feuerten.«

Doch dann erfolgt der Angriff. Dudeck läßt seine Maschinen den Platz zunächst umfliegen, um das Ziel von Südosten, mit der Sonne im Rücken, angreifen zu können, und bald bricht über Melsbroek abermals das Unheil herein. Der Gruppenkommandeur selbst meldet einen viermotorigen, einen zweimotorigen Bomber und ein Jagdflugzeug als vernichtet sowie ein weiteres Jagdflugzeug als beschädigt. Als die Gruppe nach dem fünften Angriff den Rückflug antritt, hat sich die Anzahl der Brände auf Melsbroek vervielfacht.

Wieder im Tiefflug, wendet sich die IV./JG 27 nach Nordosten, um dann Kurs Heimathafen aufzunehmen. Doch da passiert es. Bei Venray geraten die Messerschmitt in den Bereich gegnerischer Flak, die sich auf die tieffliegenden Deutschen einzuschießen versucht. Hauptmann Dudecks Maschine erhält plötzlich einen Schlag – Treffer im Motor! Und über den Verlauf der nächsten Sekunden ist schnell berichtet: Da der Gruppenkommandeur keine andere Möglichkeit mehr sieht, zieht er seine Bf 109 G-10 auf etwa 500 Meter hoch und steigt aus. Beim Absprung bleibt der Schirm an der Maschine hängen, so daß die Seile an einer Stelle einreißen. So kommt es, daß der Hauptmann sich recht schnell der Erde nähert und der rasche Sturz obendrein noch in einem Baumwipfel endet. Wenig später ist Hauptmann Dudeck Gefangener der Alliierten.

Im Laufe des Monats muß das Geschwader fast das gesamte Personal der jüngeren Jahrgänge abgeben. Sie werden allen möglichen Verbänden des Heeres, der SS und der Luftwaffenfelddivisionen eingegliedert. In diese Zeit hinein erreicht das Geschwader ein Befehl, dem heute und an dieser Stelle einen Kommentar hinzufügen wohl überflüssig ist.

»Aufgrund erhöhten Abwehrverbrauchs im Osten sind durch das OKL neue Anweisungen für den Luftwaffeneinsatz im Westen befohlen worden: Schärfste Einschränkung des Jagdeinsatzes auf nur wirklich erfolgversprechende Lagen...«

Aber wann bieten sich jetzt noch einmal solche erfolgversprechenden Lagen? Und so wird gemäß der neuen Anweisung fast nicht mehr geflogen. Sechs Wochen lang wartet das Geschwader am Boden, nur

hin und wieder einmal ein Einsatz. Dabei holen die »27«er am 14. Januar eine Mustang, am 29. zwei Typhoon und am 8. Februar drei Tempest herunter.

Dafür belegt der Gegner die um Rheine liegende Platzgruppe immer wieder mit Bombenteppichen. Zwischen den Angriffen sind die Jabos da, und ihr Interesse gilt immer noch vornehmlich den Turbomaschinen der KG 51 und 76, die von hier aus Einsätze gegen die Rheinbrücken und auf den Hafen von Antwerpen fliegen.

Am 22. und 23. Februar sind alle vier Luftflotten der Alliierten in der Luft und demonstrieren ihre Stärke durch das Unternehmen »Clarion«. Das ist die luftstrategische Vorbereitung der Großoffensive gegen den Rhein. Mit rund 9000 Bombern, Jabos und Jägern erscheinen sie über dem Reichsgebiet.

Aus diesem Grund lebt die Einsatzfähigkeit des JG 27 Ende Februar wieder auf. Bei fünf Gefallenen werden am 22. sechs Abschüsse erzielt. Der 25. Februar bringt sieben Luftsiege: Fünf Lightning, zwei Spitfire. Aber das Geschwader verliert neun Flugzeugführer, sieben weitere erleiden Verwundungen. Ebenso verlustreich verläuft der 1. März mit acht Gefallenen, darunter Hauptmann Schade, Kommandeur der I. Gruppe, gegen nur zwei Abschüsse. Bei Tiefflügen über dem Frontgebiet können trotz starker Flakabwehr am 11. März sechs Auster-Verbindungsflugzeuge zum Absturz gebracht werden.

Mitte des Monats stoßen die britischen Truppen nach schweren Kämpfen bei Goch vor und gelangen in den Raum südlich von Kleve. Von hier aus bereiten sie dann den Sprung über den Rhein vor. Dieser Aktion wird ein großes Luftlandeunternehmen bei Wesel vorangeschickt.

Um dieselbe Zeit macht sich das JG 27 zur Verlegung auf verschiedene Plätze im Teutoburger Wald bereit, nimmt aber auch an den Kämpfen am Niederrhein teil. Die I. Gruppe fliegt am 17. März in den Raum Kalkar-Wissel, wo sie ein rasendes Abwehrfeuer der britischen Bofors-Batterien empfängt. Hierbei wird Unteroffizier Hermann Rein von der 3. Staffel tödlich abgeschossen. Die englischen Kanoniere berdigen ihn auf freiem Feld und stellen die Wrackreste seiner Bf 109 K-4 hinter dem Feldgrab auf. Anschließend macht Sergeant Wilkes vom 30. Korps eine Aufnahme von der Grabstelle. Und dieses Foto, das erst 21 Jahre später durch Zufall in unsere Hände gelangt, führt zur Klärung des Schicksals von Hermann Rein, denn dieser galt seit dem 17. März 1945 im Raum Krefeld als vermißt.

Um den 18. März herum kommt das Geschwader wieder in Bewe-

gung und gibt seine Plätze um Rheine nun endgültig auf. Der Stab verlegt nach Horn, die I. Gruppe kommt nach Störmede bei Lippstadt, die II. nach Lippspringe und die III. nach Gütersloh.

Am 19. März hat das JG 27 wieder acht Gefallene und vier Verwundete zu beklagen. Mustang schießen an diesem Tag eine ganze Staffel der IV. Gruppe herunter. Sie verliert allein sechs Flugzeugführer.

Leutnant Beckmann rollt kurz nach 9 Uhr mit seiner 3. Staffel zum Start, um von Rheine nach Lippstadt zu verlegen. Über dem Flugplatz waren etwa 45 Indianer gemeldet. Der Kommodore zögerte Startbefehl zu geben. Daraufhin gab der Divisions-General trotz der schwierigen Lage Befehl zum Start. Die 3. Staffel startete und wurde angegriffen. Die gesamte Staffel mit Ausnahme von Uffz. Horst, der als einziger in Störmede ankam, und Lt. Schreyer, wurde abgeschossen und größtenteils verwundet.

Der Staffelpolitän selbst rast im flachen Winkel in ein Waldstück hinein. Die Flächen brechen ab, die Messerschmitt schlägt eine Schneise in die Stämme, überschlägt sich und kracht dann mit dem Schwanzende auf dem Boden auf. Mit dem Kopf nach unten hängt Beckmann in den Gurten im Mittelstück der Maschine. Benzin läuft ihm den Rücken hinunter. Mit Verbrennungen 2. Grades wird er geborgen. Später holt man ihm den Splitter heraus, der ihm in das linke Auge gedrungen war.

Für die IV. Gruppe bedeutet der Frühlingsanfang am 21. März 1945 das Ende. Am Morgen dieses Tages geht über Achmer ein furchtbarer Viermot-Angriff hinweg, der Rollfeld und Liegeplätze völlig zerstört. Was durch die Bomben verschont bleibt, vernichten anschließend die Jabos. Anderthalb Stunden sind sie über dem Platz. Nur eine einzige Maschine des gesamten Flugzeugbestandes von 38 Messerschmitt bleibt übrig.

Geistesgegenwärtig reißen die Gefreiten Krekel, Böttner und Mick vom Nachrichtenzug ihre Maschinenpistolen hoch und jagen den Inhalt ihrer Magazine einer der herumschwirrenden Mustang in den Rumpf. Und sie holen sie tatsächlich herunter. Der Abschluß wird sogar bestätigt. Der letzte Abschluß der IV. Gruppe.

Nach der Tragödie von Achmer wird die IV./JG 27 nunmehr aufgelöst, die Flugzeugführer werden auf andere Gruppen verteilt. Für das Bodenpersonal kommt der Abmarschbefehl nach Braunschweig. Die Stabkompanie unter Hauptmann Neuberger findet sich im Erdsatz während der Kämpfe um Berlin wieder und erlebt nach dem Rückzug über Mecklenburg dort das Kriegsende. Den übrigen 400 Mann der

Bodenteile ergeht es ähnlich. Auch sie werden zu anderen Einheiten versetzt und nehmen an den Erdkämpfen teil.

Von den wenigen Einsätzen, die von den Plätzen im Teutoburger Wald aus geflogen werden, bleibt nicht mehr viel zu berichten. Dem Abschluß von fünf gegnerischen Jägern stehen nochmals schwere Verluste gegenüber. Allein am 24. März fallen zwölf Flugzeugführer, und vier werden verwundet. Ein Angehöriger der auf Störmede liegenden Nachtjagdgruppe hält dieses Geschehen in seinem Tagebuch fest:

»Der 24. März fing gut an. Schon um 8 Uhr jagten uns die Tiefflieger aus den Betten. Kaum richtig angezogen, sprangen wir gleich durchs Fenster in die Einmannlöcher. Eine Stunde später dasselbe noch einmal. Wir kamen nicht mal mehr zum Essen, das Küchenpersonal saß den ganzen Tag im Bunker. Zu Mittag spielten sich über dem Dorf tolle Luftkämpfe ab. 12 Messerschmitt und 18 Mustang. Die Amis hatten aber alle Vorteile auf ihrer Seite: Überzahl, schnellere Maschinen und Überhöhung. Nach wenigen Minuten lagen sechs Bf 109 und nur eine Mustang unten. Ein trostloser Anblick. Eine Messerschmitt lag direkt am Dorfrand und explodierte in der Nacht noch einmal. Vier Piloten waren mit dem Fallschirm abgesprungen.

Nachmittags griffen etwa 100 Viermot den Platz an und warfen ihren Bombenteppich. Eine Staubwolke verdunkelte den Himmel. Über 1000 Mann waren beschäftigt, eine Startbahn freizumachen, was fünf Tage in Anspruch nahm.«

Sechs Tage nach diesem verlustreichen 24. März tauchen die ersten amerikanischen Panzer vor Paderborn auf. Doch bis jetzt liegt noch kein Verlegungsbefehl für die Jagdflieger vor. Also Rücksprache mit Major Franzisket, seit 30. Dezember 1944 Kommodore des JG 27. Dieser entscheidet, daß das Geschwader die Plätze auf eigene Faust verlassen soll. Am Abend des 30. März starten die Maschinen.

Jetzt liegen die E-Häfen in den Ausläufern des Harzes und des Elm. Die Verteilung sieht wie folgt aus: Stab und I. Gruppe in Helmstedt, II. in Völkenrode bei Braunschweig und die III. in Goslar. Der Geschwaderstab verlegt in den nächsten Tagen gleich nach Gitter bei Salzgitter weiter. Auch in den neuen Räumen kommt es außer dem Abschluß einiger gegnerischer Artillerieflugzeuge zu keinen größeren Erfolgen mehr. Dagegen verliert das Geschwader bis zum 9. April weitere zwölf Flugzeugführer, und da sich die meisten Einsätze gegen die amerikanischen Panzerspitzen im Gebiet des Harzes und westlich Hannover richten, fallen die meisten Piloten davon der gegnerischen Panzerflak zum Opfer.

Die letzte Verlegung im Geschwaderverband beginnt am 8. April 1945. Das ergibt schon nach wenigen Tagen wieder ein anderes Bild, denn der Stab liegt nun in Breitenfeld bei Salzwedel, die I. geht direkt nach Salzwedel und muß diesen Platz wegen Panzerbeschuß sofort wieder aufgeben. Während die II. Gruppe nun in Helmstedt einfällt, befinden sich ihre Bodenteile in Salzwedel. Die III./JG 27 trifft in Halberstadt ein.

Daß unter den jetzigen Bedingungen überhaupt noch Abschüsse erzielt werden, ist der Beweis, daß sich die Flugzeugführer immer noch ihrer Haut zu wehren verstehen, wenn sich die Gelegenheit nur irgendwie dazu bietet. So schießen sie am 7. April drei Marauder und vier Jäger ab, am 10. April drei Boston und eine Thunderbolt. Weitere sechs Jagdmaschinen, darunter zwei Spitfire, schicken sie dann noch am 16. und 19. April in die Tiefe.

In raschen, unaufhaltsamen Vorstößen erreichen die alliierten Truppen die Elbe und treffen bei Torgau auf die von Osten herankommenden Spitzen der russischen Armee. Dadurch wird auch das Jagdgeschwader 27 gespalten und die Wege trennen sich von nun an. Die im Nordraum verbliebenen Einheiten, bestehend aus Geschwaderstab, der II. Gruppe und kleinen Teilen der I. Gruppe, ziehen sich über Rathenow, Perleberg und Schwerin zurück.

Einsatzmäßig kommt es im Mecklenburgischen Raum zu letzten Feinberührungen mit der russischen Luftwaffe. Die Verbände erringen noch einmal sieben Luftsiege, ehe sie dann nach Holstein aufbrechen. In Unafthen und Handewitt bei Flensburg und Leck erleben sie den endgültigen Zusammenbruch, doch bleibt ihnen als kapitulierende Truppe eine Gefangennahme erspart.

Erst einige Zeit nach der Kapitulation werden die »27«er durch deutsche Stäbe, von den Engländern organisatorisch eingesetzt, in ihren Verstecken entdeckt. Stab und II. Gruppe erhalten den Befehl, sich im Sammellager Heide-Meldorf einzufinden. Auf dem Weg dorthin machen die Männer der II. jedoch in dem Dorf Viöl Halt und vereinbaren, daß man zunächst hierbleiben werde. Der Gedanke an das Sammellager trägt sehr zu diesem Entschluß bei. Inzwischen hat sich auch der Stab in einem dicht bei Viöl liegenden Gutshof einquartiert.

Am 25. Mai wird über die Teile des Geschwaders in Viöl eine Typhus-Quarantäne verhängt, die bis zum 13. Juni andauert. Diese Wochen werden dann noch einmal zu einer grotesk-komischen Episode in der Geschwadergeschichte. Unter Dr. Winkelmanns fachkundiger Beratung gelingt es mit einiger List, den Engländern eine völlig

typhusverseuchte Einheit vorzutäuschen. Die darauf erfolgende Weisung, in strengster Quarantäne in Viöl liegenzubleiben, wird nur zu gern befolgt. Bis die »Geschwaderspäher« herausfinden, daß im Sammellager Heide-Meldorf die Entlassungswelle beginnen sollte. Plötzlich werden die Untersuchungsbefunde wieder positiv und die Einheiten melden sich seuchenfrei.

Inzwischen bereitet in Heide-Meldorf der dort organisatorisch-leitend eingesetzte Rödel alles für die Entlassung des größten Teiles der Geschwaderangehörigen vor.

Ganz anders verläuft der letzte Weg, den die im Südraum stehende I. und III. Gruppe gehen muß. Unter der Führung von Hauptmann Clade zieht sich die I. über Stendal nach Großenhain zurück, die III. unter Major Dr. Werfft trifft später von Köthen kommend ebenfalls dort ein. Von hier aus geht es nach Prag weiter. Kurz vor dem großen Aufstand im tschechischen Raum verlegen die beiden Gruppen am 20. April über Pilsen und Landshut nach Bad Aibling zurück.

Noch einmal finden sich die Messerschmitt zu einigen wenigen Einsätzen zusammen. Sie führen alle in den Raum Memmingen. Der letzte Flug gegen den Feind wird wohl der unter Führung von Fähnrich Wichmann stehende Einsatz am 28. April gewesen sein.

Am 2. Mai setzen sich die Gruppen nach Salzburg ab, nachdem die Maschinen wegen der schlechten Wetterlage zurückgelassen werden müssen. Flugzeugführer und Bodenteile fahren in das bei Saalbach vorbereitete Sammellager, in der Nähe von Zell am See.

Irgendein hoher Stab in Zell am See versucht, von dem Erscheinen der beiden Gruppen irgendwie orientiert, diese Reste des JG 27 in Beschlag zu nehmen und erläßt unter dem Motto »Alpenfestung« folgenden Befehl:

1. Alle Bodenteile mit drei Tage Marschverpflegung zum Erdeinsatz nach Bischofshofen.
2. Fliegerische Teile nach Aigen an der Ems.
3. Abstellung einer Einheit zum Schutze Hermann Görings.

Doch die Führer der beiden Gruppen ignorieren diesen unsinnigen Befehl. Sie können eine Durchführung angesichts des jeden Tag zu erwartenden endgültigen Zusammenbruchs einfach nicht mehr verantworten. Als Jafü Hentschel nichtsahnend den Gefechtsstand aufsucht, erhält er die Antwort: »Befehl 1 und 2 bereits ausgeführt. Befehl 3 demzufolge nicht durchführbar.«

Genau 36 Stunden vor der Kapitulation lösen Clade und Dr. Werfft ihre Gruppen auf. Es wird allen Männern freigestellt, wohin sie sich

begeben wollen. Nach Ausgabe von Verpflegung und der Löhnung sind sie entlassen. Einzeln oder in kleinen Gruppen schlagen sie sich auf abenteuerlichen Wegen in die Heimatorte durch. Leider gerät der größte Teil nach der Kapitulation doch noch in Gefangenschaft, und die harte Zeit im amerikanischen Gefangenenlager in Bad Aibling bleibt ihnen nicht erspart.

Mit der letzten Einsatzperiode vom 1. Januar bis zum Zusammenbruch, in der das JG 27 noch einmal einen längst sinnlos gewordenen Kampf aufnahm, ist der lange Weg dieses Jagdgeschwaders zu Ende. Es durchsteht in diesen letzten Monaten wohl die schlimmste Zeit seit seiner Gründung. Das beweist die Zahl von 126, seit Januar gefallen, vermißt oder gefangenen Flugzeugführern. Aber auch die letzten Erfolge mit etwa 90 Abschüssen zeigen noch, daß die Männer des JG 27 bis zum bitteren Ende im Einsatz stehen.

Doch diese Erfolge sind längst nicht mehr entscheidend. Die Verbände der einst so gefeierten Jagdwaffe liegen zerschlagen am Boden. Als am 8. Mai 1945 in Europa die Waffen ruhen, schließt damit auch die Geschichte des Jagdgeschwaders 27.

Der Krieg ist aus.

- Ausweis. -

Ofw. Kleinschmidt u. 23 Mann

ist beauftragt, sich zur Erfüllung der durch die Alliierte Militärkommission gestellten Forderungen mit einem Kfz. von Pobüll nach Pellingstedt - Heide und zurück zu begeben. Ein Festhalten der Wageninsassen und des Kfz. ist nach den Weisungen der alliierten Militärkommission nicht statthaft.



Kraus
Major u. Geschwaderkommandore

Das Ende des Kieges: Die ersten Entlassungen erfolgen

Fight Wing J.G.27

O.U., 6.6.45

- Legitimation. -

Ofw. Kleinschmidt and 29 men

has the order to drive with his car from Pobüll to Pellingstedt - Heide and back in execution of the orders given by the allied military commission. According to the orders of the allied military commission it is not permitted to arrest the crew of the car and stop the car.



Kraus
Major u. Wing - Commander

NACHWORT

Fast drei Jahrzehnte trennen uns von dem Ende des letzten Krieges, und nun erscheinen in schneller Folge drei Auflagen des Buches »Jagdgeschwader 27«. Je nach persönlicher Einschätzung mag dieser Zeitpunkt zu spät oder noch zu früh sein.

Es liegt aber der Abstand einer Generation zwischen diesem schrecklichen Krieg und dem heutigen Geschehen, ein Abstand, der durch umwälzende Ereignisse in der Welt noch größer als ein halbes Menschenleben erscheint. Die Nachrichtenfülle wird immer mehr zum Schnell-Konsum und es fällt schwer, Wesentliches vom Machwerk zu sondieren, weil die Ausgangsgesichtspunkte zwischen den »Alten« und der Generation, die den Krieg nicht aktiv erlebt hat, sehr unterschiedliche Maßstäbe bei der Urteilsbildung haben. So wird es mit zunehmender Schnelligkeit immer schwerer, gemeinsame Perspektiven zu finden, wenn man nicht gewillt ist, die Bereitschaft dazu gänzlich aufzugeben.

Für wen also, wird man fragen, hat das Buch den Wert der Bestandsaufnahme und einer Aussage, die in die Zukunft weist?

Bereits im Vorwort wurde vermerkt, daß es dazu beitragen will, eine Lücke in der Luftkriegsgeschichte und damit in der europäischen Geschichte zu schließen. Die wissenschaftliche Geschichtsforschung wird künftig auf Dokumentationen dieser Art zurückgreifen wollen und es auch müssen.

Das Buch über dieses Geschwader hat zunächst den unmittelbar Beteiligten, also den »Siebenundzwanzigern« und ihren Angehörigen sowie den ehemaligen Soldaten der Wehrmacht allgemein gesprochen etwas zu sagen. Es soll darüberhinaus aber mehr als ein Buch der Erinnerungen aus dem Kriege sein. Es hat versucht, die Kräfte aufzuzeigen, die den Geschwadergeist formten. Wer viele Jahre auf den Liegeplätzen der verschiedensten Kriegsschauplätze oder sonstwo seine Aufgaben im Geschwader erfüllte, dem ist diese Zeit unauslöschlich in seinem Innern eingebrannt. Die besten Jahre seines Lebens hat er hier verbracht, und das Leben im Geschwader ist ihm ein Stück seiner selbst geworden. Diese Tatsache mag mit dazu beigetragen haben, daß sich die Männer vom Bodenpersonal in den letzten Kriegsmonaten bei Versetzungen so schwer von der Truppe trennten oder daß Flugzeugführer bei Verwundungen mit allen Kräften versuchten, bei der Einheit zu bleiben.

Aus den Schilderungen von Kampfhandlungen und Einzelerleb-

nissen erfährt der Leser im Schwerpunkt um das Geschwaderleben, wobei die zählbaren Einzelleistungen, meist in Abschlußfolgen ausgedrückt, im Vordergrund stehen. Sie zeigen auf, wie der Geschwadergeist sich entwickelt hat. Man kann wohl versuchen, ihn nachzuempfinden, aber das bleibt dennoch in den Grenzen, die jede spätere Schilderung setzt.

So konnte nur gestreift werden, welche enormen Leistungen von denjenigen abverlangt wurden, die keine Flugzeugführer waren. Diese waren das Mehrfache der fliegenden Besatzungen. So hatte zum Beispiel die Stabskompanie einer Gruppe etwa ein Drittel der Stärke einer Jagdgruppe, und der Erfolg hatte seine erste Voraussetzung bei deren Chef, den Technikern, dem Luftnachrichtenpersonal, bei dem kritisch wachsamem Auge des Arztes, den Waffenspezialisten, den Kraftfahrern, den Gefechtsschreibern und den vielen anderen, die als Glied in der Kette nur dann in den Vordergrund traten, wenn nur sie und kein anderer einen Weg aus einer hoffnungslosen Situation herausfanden.

Unter oft sehr widrigen Bedingungen wetteiferten sie miteinander, um die Flugzeuge nach dem Einsatz schnell wieder einsatzklar zu machen, Draht- oder Funkverbindungen während der Bombenangriffe zu besetzen und zu reparieren, oder Verwundete zu versorgen, und das oft bis tief in die Nacht hinein, um im Morgengrauen wieder dem Einsatz zur Verfügung zu stehen.

Es galt sowohl in der Kolonne wie auch beim Einzelkämpfer des Bodenpersonals, das bestmögliche für das Geschwader zu erreichen, die eigene Sicherheit weit hintenanstellend. Die Männer vom Bodenpersonal erfüllten hierin ihre Aufgaben wie der Infanterist.

Der Techniker, der Spieß und seine Mannen, der Truppenarzt und der Fourier konnten oft nicht auf Befehle warten, wenn es galt, schnelle eine Aufgabe zu erledigen. Das eigene Ich trat dabei in den Hintergrund, und hieraus wuchs die gegenseitige Achtung vor der Haltung des Kameraden.

Der Einsatz in Afrika, wo es kaum Ablenkung durch Zivilisation gab, war der Prüfstein für diese Art der selbstverständlichen Kameradschaft, die sich später in der Verbissenheit der Kampfgeschneise zu dem steigerte, was den Geschwadergeist ausmacht, ein Geist, der auch die jüngere Generation erfüllte.

Neben der tatkräftigen Hilfe im Einsatz schälte sich auch der starke Charakter heraus, der als Beispiel anspornte, aber auch ohne große Worte den Mut zu einem unbequemen menschlichen Gespräch

aufbrachte, wenn die Belastungen zu stark geworden waren. Neben den Offizieren der älteren Jahrgänge war es besonders der Truppenarzt, der kritisch in der Runde oder in der Abgeschlossenheit den ansprach, für den die Welt aus den Fugen geraten war. Auch solche »Psychoanalyse« war auf gegenseitigem Vertrauen aufgebaut.

Soldaten scheuen Pathos, zuweilen half Schnodderigkeit über eine seelische Klippe hinweg. Sie wissen um ihre Schwächen, auch um ihre Feigheit. Das gilt nicht nur für den Flugzeugführer, der nach zahllosen Feindflügen »weich« geworden war, das gilt auch für alle, die einem Bombardement auf mehrere Jahre hinaus ausgesetzt waren. Es gab sehr oft Augenblicke der gemeinsamen Angst, wenn trotz eines Angriffes auf den Flugplatz das Flugzeug oder das Fahrzeug startklar gemacht werden mußten auch wenn es keinen anderen Weg gab als durch den Bomben- und Geschosshagel zu starten oder zu fahren.

In diesen Situationen, in denen die Soldaten, ähnlich wie im Stellungskrieg, eng aneinandergerückt im Splittergraben Schutz suchten, war man sich so nahe, wie es nur Todesangst mit sich bringt.

Je mehr der Krieg in die Ausweglosigkeit hineinführte, um so stärker trat der Charakter des Einzelnen zutage. Oft beschämten die Bescheidenen im Hintergrund die »Starken«, wenn es brannte oder Bomben hagelte. Seit dem Einsatz in der Reichsverteidigung nahmen die Schwierigkeiten zu. Das war an allen Fronten und besonders in der Heimat so. Die Angehörigen zu Hause waren den Angriffen in vielen Fällen so ausgesetzt wie ein Soldat im Fronteinsatz. Sie improvisierten ihr Leben und ihre Arbeit ähnlich wie sie. Sie hielten verbissen durch wie sie. Sie waren auf der Flucht wie sie, nicht wissend wie es weitergehen könne.

Um all dies wußte der Jagdflieger. Er sollte den Gegner daran hindern, die Heimat in Schutt und Asche zu legen. Er sollte den Vormarsch der feindlichen Truppen aufhalten. Er sollte helfen, das Schicksal nicht mit voller Gewalt gegen sein Volk rasen zu lassen.

Und er flog! Er flog in hoffnungsloser Unterlegenheit gegen eine feindliche Luftherrschaft. Er wurde von begeisterten Kameraden begleitet, die das Flugzeug noch gar nicht richtig beherrschen gelernt hatten. Er sollte den Gegner stellen, wo auch immer sich die Gelegenheit bot. Oft mußte er nach einem Anflug von mehr als 400 Kilometern mit nur noch sehr geringen Kraftstoffreserven in einen unüberschaubaren Pulk feindlicher Bomber und ihrer Begleitjäger hineinstürzen, genau wissend, daß er nach diesem Angriff schnell einen

Platz zum Landen und Auftanken finden mußte, gefolgt von den beutegierigen Gegnern, die ihn entweder beim Landemanöver oder beim Ausrollen am Boden als leichtes Ziel vernichten konnten.

Gelang es dem Jagdflieger, unversehrt zurückzukehren, so fand er in seiner Staffel viele seiner Fliegerfreunde nicht mehr vor. Er selbst hatte den Tag überlebt, aber mit der untergehenden Sonne drängte sich die Frage auf: Was wird morgen? Und der Himmel verdunkelte sich Tag für Tag mehr mit Hoffnungslosigkeit. Aber er würde weiterfliegen. –

Zu dem erweiterten Kreis der Angehörigen des Geschwaders, zählen die Eltern, Geschwister, Frauen und Kinder, die aus diesen Schilderungen ihr eigenes Erleben messen. Manche Eltern haben ihren Sohn, manche Ehefrau ihren Mann und manche Kinder ihren Vater verloren. Das Schicksal des letzten Krieges hat grausam gewütet und uns alle, wie auch der heutigen Generation, die Frage nach dem Sinn des Krieges vor Augen gehalten. Allzu verständlich ist daher die Skepsis, mit der Kriegsdarstellungen von Seiten der Jugend gegenübergetreten wird. Will man aber verurteilen, so sollte man das Warum vorher prüfen.

Das Geschwaderbuch, in vielen Jahren von Angehörigen des Geschwaders zusammengetragen, sollte dem Leser einen Einblick in den heute noch lebendigen Geschwadergeist geben. Die ehemaligen Angehörigen des Geschwaders haben die Bande, die in guten und entsagungsvollen Zeiten gewachsen sind, weiter gepflegt. Neben vielen persönlichen Kontakten wurde bei den Treffen der ehemaligen Jagdflieger das Bewußtsein bestätigt, daß auch nach dem Ende des Krieges die menschlichen Gemeinsamkeiten geblieben waren.

So trafen bald nach dem Erscheinen der ersten Auflage des Geschwaderbuches Zuschriften vieler ein: Neben den ehemaligen Angehörigen des Geschwaders auch von deren Familien und von jungen Menschen, die heute in dem Alter stehen, das die Soldaten einst hatten, die im Geschwader kämpften. Viele hatten Berichtigungen und Ergänzungen zum Inhalt, so daß man sich in Zusammenarbeit mit dem Verlag zu einer neu überarbeiteten 3. Auflage entschloß. Aus diesen Tatsachen erhellt, daß der Geschwadergeist weiter lebendig ist und daß die Selbstlosigkeit, mit der damals im Kriege einer für den anderen stand, in der jetzigen Umwelt zwar oft schwer erkennbar, aber nicht verlorengegangen ist – wie das Gute schlechthin, das stets in der Stille wirkt und auf die Stunde der Bewährung wartet.

Freilich sind viele Fragen auch in diesem Buche unbeantwortet geblieben. Geschichte ist kaum in der Gegenwart zu schreiben. Das muß den Historikern der Zukunft überlassen bleiben. Als Dokumentation aber wollte das Geschwaderbuch seinen Beitrag leisten, damit Antworten auf die ungelösten Fragen eines Tages gegeben werden können.

Anhang

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	insge-samt	Abschüsse davon bei JG 27	davon im 4-mot	im Osten	Schick-sal
Uffz.	Ackermann	Dieter	III.	1	1	1	-	gefallen
Hptm.	Adolph	Walter	III.	28	9		-	gefallen
Lt.	Ahlert	Joachim	I.		3	3	-	gefallen
Oblt.	Ahrens	Werner	I.	2	2			vermißt
Uffz.	Albert	Gerhard	III.	1	1			gefallen
Hptm.	v. Ankum-Frank	Albrecht	II.		3			gefallen
Oblt.	Althof	Willi	III.		3			
Oblt.	Altnorthoff	Ernst-George	IV.		11	4		lebt
Major	Andres	Werner	II.	4	2		1	lebt
Uffz.	Appel	Hans-Günther	III.		2		2	gefallen
Gefr.	Appel	Walter	III.	5	5	1		gefallen
Fw.	Arnold	Ernst	I.	1	1			gefangen
Lt.	Arnold	Walter	III.	8	8	1		lebt
Uffz.	v. Arnswaldt	Bernhard	III.		1			gefallen
Oblt.	Axthelm	Erwin	I.	2	2			gefangen
Hptm.	Balthasar	Wilhelm	III.	40	22			gefallen
Ofw.	Bartels	Heinz	IV.	99	52	2	47	gefallen
Uffz.	Bartelsmayer	Oskar	I.		1	1		gefallen
Oblt.	Bauer	Ludwig	III.	12	12		9	vermißt
Uffz.	Bauer	Heribert	I.		2			vermißt
Lt.	Bauer	Nikolaus	III.		1			vermißt
Oblt.	Baumgarten	Erwin	I., II.		5	2		vermißt
Lt.	Baur	Walter	III.		2	2		
Uffz.	Becher	Heinrich	I.		1			gestorben
Lt.	Becker	Paul	I., IV.	20	20	6		vermißt
Oblt.	Becker	Arno	III.		1			gefallen
Lt.	Beckmann	Helmut	I.	18	18	10		lebt
Lt.	Belz	Alfred	II.	4	2	1		gefallen
Oblt.	Bendert	Karl-Heinz	II.	54	41	9		lebt
Ogfr.	Benthin	Hans	I.		1			gefangen
Fw.	Berben	Karlheinz	I.		1			vermißt
Ogfr.	Bertholdt	Herbert	II.		1	1		gefallen
Lt.	Bitter	Gerhard	II.	4		2		lebt
Ofw.	Blazytko	Franz	III.		29		25	gefangen
Fw.	Blume	Eberhard	II.		1			
Hptm.	Blume	Walter	I.	14	5	8		lebt
Hptm.	Bock	Eberhard	II.	28	1	1		gefallen
Oblt.	Bode	Günther	I.		1			gefangen
Hptm.	Börngen	Ernst	II.	45	45	24	1	lebt
Lt.	Bolte	Karl	I.	6	2	2		gefallen
Ofw.	Bonack	Herbert	II.	1	1	1		gefallen

Jagdgeschwader 27

bis Sommer 1943

I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe (ex I./JG 1)
1. Staffel	4. Staffel	7. Staffel (ex 1./JG 1)
2. Staffel	5. Staffel	8. Staffel (ex 2./JG 1)
3. Staffel	6. Staffel	9. Staffel (ex 3./JG 1)

ab Sommer 1943

I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe	IV. Gruppe
1. Staffel	4. Staffel	7. Staffel	10. Staffel
2. Staffel	5. Staffel	8. Staffel (neu)	11. Staffel
3. Staffel	6. Staffel	9. Staffel	12. Staffel

ab Sommer 1944

I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe	IV. Gruppe
1. Staffel	5. Staffel	9. Staffel	13. Staffel
2. Staffel	6. Staffel	10. Staffel (neu)	14. Staffel
3. Staffel	7. Staffel	11. Staffel	15. Staffel
4. Staffel (neu)	8. Staffel (neu)	12. Staffel	16. Staffel (ex 1./JG 77)

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	insgesamt	Abschüsse davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schicksal
Lt.	Borchert		I.		1		
Uffz.	Born	Karl	III.	5	5		gefallen
Ofw.	Borutzke	Gerhard	II.		2		gefallen
Hptm.	Bosch	Hans	II.		2		gefallen
Lt.	Bothfeld	Karlheinz	I.		1		gefallen
Uffz.	Bradatsch	Toni	II.		1		
Ofhr.	Brand	Rolf	IV.		1	1	gefallen
Fw.	Brandl	Josef	II.		7	2	vermißt
Uffz.	Brandt	Hans	III.	1	1		gefallen
Hptm.	Braune	Erhard	III.		14	7	lebt
Lt.	Braxator	Horst	III.	2	2		vermißt
Gefr.	Breiter	Gerhard	II.		1		vermißt
Lt.	Breunig	Erich	III.		1		vermißt
Uffz.	Brunn	Heinz	II.		2		vermißt
Lt.	v. Buddenbrock	Fritz-Joachim	II.	4	4	3	gefallen
Fw.	Bürger	Chrysant	IV.		1		vermißt
Fw.	Büsen	Franz	III.		6	2	gefallen
Uffz.	Büsing	Heinz	I.		2	2	gefallen
Fw.	Büter	Gerhard	III.		1		gefallen
Fw.	Burger	Karl	II.		3	2	
Oblt.	Burk	Alfred	IV.	28	4	2	22 gefallen
Uffz.	Burkel	Hans-Joachim	III.		3	1	
Lt.	Buschek	Erich	II.		2	1	vermißt
Fw.	Busenkell	Albert	III., I.		4	2	gefallen
Oblt.	Calame	Hans	III.		2		
Uffz.	Caplan		III.		1	1	
Oblt.	Clade	Emil	III., II.		26	2	lebt
Uffz.	Clauser	Erich	III.		1		vermißt
Ofhr.	Clauss	Karl-Otto	Stab		1		
Lt.	Culemann	Hans-Gunnar	III.	14	14	2	vermißt
Gefr.	Curth	Herbert	III.		1	1	
Uffz.	Czerny	Engelbert	I.	1	1		gefallen
Oblt.	Daig	Erwin	II.		1		gefangen
Uffz.	Dederichs	Gerhard	I.		2	2	
Lt.	Degenhardt	Engelbert	IV.		1	1	
Fw.	Deutschmann	Wilhelm	I.		3	1	vermißt
Uffz.	Dickmann	Josef	II.		1		
Uffz.	Dietz	Sigismund	I.		1		
Ofw.	Dillinger		II.		1		
Uffz.	Dittmann	Werner	IV.		2		gefallen
Hptm.	Dobislav	Max	III.		15	6	lebt
Fw.	Döring	Werner	I., IV		5	2	gefallen
Fw.	Döring	Wolfgang	III.		1	1	gefallen
Uffz.	Dörner	Helmut	I.		1	1	gefallen
Fw.	Dorfer	Albin	III., II.		3	3	gefangen

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	insgesamt	Abschüsse davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schicksal
Lt.	Doyé	Hans	II.	5	2	1	lebt
Lt.	Dreifke	Wolfgang	I.	3	1	1	lebt
Hptm.	Dudeck	Heinz	IV.	7	3	1	gefangen
Major	Düllberg	Ernst	III., II.	50	33	10	8 lebt
Uffz.	Durchdewald	Heinz	III.		2		
Gefr.	Dusik	Herbert	III.		1		vermißt
Lt.	Dutel	Edwin	III.		1		vermißt
Uffz.	Ebrecht	Werner	III.		1		
Major	v. Eichel-Streiber	Diethelm	I.	96	1	94	lebt
Uffz.	Eickhoff	Heinrich	III.		5	3	gefallen
Fw.	Elles	Franz	I.		5		gefangen
Lt.	Endmann	Gerhard	II.		2		vermißt
Lt.	Engel	Otto	IV.		3	3	lebt
Uffz.	Erdmann	Herbert	IV.		1		lebt
Ofw.	Espenlaub	Albert	I.		14		gefallen
Oblt.	Ettel	Wolf	III.	124	4	2	120 gefallen
Lt.	Faber	Klaus	III.		2	1	lebt
Uffz.	Fackenthal	Reinhold	I.		1	1	
Lt.	Fadschild	Kurt	III.		1		gefallen
Fw.	Fahrenberger	Hans	III., IV.	11	9	3	7 lebt
Ofhr.	Fauser	Helmut	III.		1	1	gefallen
Fw.	Fink	Walter	III.		3		gefangen
Oblt.	Fischer	Karl	III.	1	1		gefangen
Fhr.	Flade	Hans-Ulrich			1	1	lebt
Lt.	Flor	Hans	IV.		1	1	vermißt
Oblt.	Fluder	Emmerich	II.		8		vermißt
Ofw.	Förster	Herrmann	I.	13	7		gefallen
Fw.	Forbger		III.		4	3	
Oblt.	Forstmann	Gerhard	III.		3	3	vermißt
Oblt.	Framm	Gert	I.		10		lebt
Major	Franzisket	Ludwig	I.	43	43	4	lebt
Fw.	Fricke	Siegfried	II.		1		
Ofhr.	v. Fritsch	Erik	III.		1	1	gefangen
Uffz.	Fuchs	Gerhard	I.		1		vermißt
Lt.	Fuchs		I.		1	1	
Gefr.	Füntmann	Hans	III.		2	2	vermißt
Uffz.	Gäbel	Gert	I.		3	2	vermißt
Genlt.	Galland	Adolf	Stab	104	12	4	lebt
Fw.	Gasch	Heinz	II.		1		gefallen
Lt.	Genske	Günther	I.		1		gefangen
Fw.	Gerard	Bruno	I.		2	2	gefallen
Fw.	Gerecke	Wolfgang	II.		1	1	
Hptm.	Gerlach	Hans-Joachim	II.	3	2		gefangen
Hptm.	Gerlitz	Erich	III., II., I.		15		gefallen
Lt.	Gerstner-Stevens	Erich	I.		2	2	lebt
Uffz.	Gerten	Josef	II.		1		

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse		Schick-	
				insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	sal
Uffz.	Gierster	Helmut	II.		3		vermißt
Uffz.	Giese	Hans	III.		1		
Uffz.	Gillert	Heinz	III.		1		vermißt
Uffz.	Gläser		I.		2		
Fw.	Glessinger	Hans	II.		1		vermißt
Gefr.	Goedecke	Heinz	I.		1		
Uffz.	Gottschall	Arnulf	II.		1	1	gefallen
Lt.	Grimm	Horst	I.		4	4	gefallen
Uffz.	Grimm	Josef	I.		5		gefangen
Fw.	Grimpe	Friedrich	III.		3		2 vermißt
Lt.	Gromotka	Fritz	II., III.	27	27	8	2 lebt
Fw.	Gruber	Viktor	III.		10		
Lt.	Günther	Ernst	IV.	6	6	2	gefallen
Fw.	Haas	Otto	I.		5	5	gefallen
Fw.	Hacker	Ewald	III.		1		1 gefallen
Uffz.	Hackl	Kurt			1		
Fw.	Hackl	Ernst	IV.		8	1	vermißt
Uffz.	Händel	Helmut	II.		3	1	
Lt.	Halbach	Heinz	II.		1		
Fw.	Hambeck	Hans	I., III.		4	2	
Oblt.	Hammel	Kurt	III.	19	5	2	11 lebt
Hptm.	Hannak	Günther	III.	47	—		35 lebt
FjFw.	Hass	Günther	I.		1	1	gefallen
Oblt.	Hauffe	Wolfgang			1	1	gefallen
Fw.	Haunschild	Ludwig	III.		1	1	gefallen
Lt.	Hayessen	Hans-Joachim	III.	5	5		gefallen
Uffz.	Heckmann	Theo	III.	5	5		lebt
Ofw.	Heidel	Alfred	II.		8		1 vermißt
Lt.	Heike	Horst	III.		4		3 vermißt
Hptm.	Heinecke	Hans-Joachim	III.	28	10	1	15 lebt
Fw.	Heinrich	Erich	IV.		1		lebt
Fw.	Hemmersbach	Otto	III.		1		lebt
Oblt.	Hennig	Richard	III.		2		lebt
Uffz.	Heumann	Wolfgang	IV.		2		gefallen
Lt.	Hezler	Hans	IV.		1		gefallen
Lt.	Hientzsch	Manfred	IV.	4	4	1	vermißt
Uffz.	Hilbmann	Werner	I.		1	1	
Fw.	Hillert	Günther	I.		1		gefangen
Fw.	Hillgruber	Walther	III., I.		5		4 vermißt
Lt.	Hinkelmann		III.		3		3
Uffz.	Höchtel	Karl	III.		1		gefallen
Lt.	Hoffmann	Friedrich	I.		11		gefallen
Uffz.	Hoffmann	Herbert	II.		2		lebt
Hptm.	Hohagen	Erich	I.	55	1	13	20 lebt
Lt.	Hohls	Wolfgang	IV.		2		gefallen
Oblt.	Hollweg	Hermann	II.		2		lebt

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt bei JG 27	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Hptm.	Homuth	Gerhard	I.	63	61	2	gefallen
Ofw.	Hoppe	Kurt	III.		5	4	vermißt
Fw.	Houben	Matthias			1		
Lt.	Hubert	Reinhold	II.		1	1	gefallen
Ofw.	Hugler	Helmut	II.		1		gefallen
Fhr.	Hutzler	Kurt	IV.	3	3	3	
Hptm.	Jansen	Josef	II., I.		8	6	gefallen
Lt.	Jenisch	Kurt	II.		8		gefallen
Lt.	v. Johannides	Ernst	III.		3	3	vermißt
Fw.	Jünkersfeld	Walter			1		
Fw.	Jürgens	Hans	II.		11	6	gefallen
Gefr.	Jürgenschellert	Eduard	III.		1	1	gefallen
Fw.	Janke		I.		1	1	
Lt.	Jung	Johannes	II.	3	3	3	lebt
Uffz.	Jungbecker	Hans-Dieter	II.		1	1	gefallen
Fw.	Junge	Hans-Günther	III.		2		gefallen
Uffz.	Just	Ferdinand	II.		1		gefangen
FjUffz.	Just	Werner	II.		2		vermißt
Fw.	Kabisch	Helmut	III.		2		
Uffz.	Kässinger	Hermann	II.		4	1	
Oblt.	Graf Kageneck	Erbo	III.	67	67	48	gefallen
Uffz.	Kaiser	Josef	III.		4	2	gefallen
Oblt.	Kaiser	Emil	I.		13	3	lebt
Lt.	Kalista	Alexander	II.		1		vermißt
Fw.	Kampe	Karl	II.		5	5	gefallen
Fw.	Kanzler	Stefan	II.		2		
Oblt.	Kapp	Karl-Heinz	II.		10	6	gefallen
Lt.	Kargel	Herbert	II.		1		lebt
Uffz.	Karlsböck	Robert	II.		2	1	vermißt
Gefr.	Kasten		III.		1		
Hptm.	Keller	Friedrich	I., II.	13	13	3	lebt
Fw.	Keller	Heinz	III., IV.		3		gefallen
Lt.	Keppler	Gerhard	I.	12	12	6	lebt
Fw.	Kienle	Otto	IV.		2	1	gefallen
Oblt.	Kientsch	Willi	II.	52	52	20	gefallen
Hptm.	Kirschner	Joachim	IV.	188	13		gefallen
Oblt.	Kirstein	Karl-Heinz	III.		2		gefallen
Lt.	Kizina	Horst	III.	3	2	1	vermißt
Uffz.	Klein	Heinz	I.	2	1	1	vermißt
Lt.	Klocke	Robert	I.		2	1	vermißt
Fw.	Klötzer	Walter	I.	6	1		gefallen
Uffz.	Klopp	Ernst	II.		2		
Flg.	Klose	Joachim			1		
Uffz.	Kluhs		I.		1	1	
Fw.	Knier	Leopold	I.	6	1	1	4

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Fw.	Koal	Fritz	II.		6		lebt
Uffz.	Körber	Herbert	I.	1	1		
Oblt.	Körner	Herfried	II.		1		vermißt
Oblt.	Körner	Friedrich	I.	36	36		gefangen
Lt.	Kohl	Hermann	II.		1		
Lt.	Kopp	Erich	III.		1	1	vermißt
Lt.	Kornstädt	Ulrich	II.		3	1	gefangen
Lt.	Kose	Hans-Rudi	I.		1	1	gefallen
Lt.	Kothmann	Willi	I.		13		vermißt
Ofw.	Kowalski	Herbert	I.		5		lebt
Uffz.	Koyci		II.		1		
Lt.	Kraffttschick	Rudolf	I.		5		gefangen
Uffz.	Krainik	Erich	III.		12		gefallen
Fw.	Kraus	Josef	I.		1		
Lt.	Krause		I.		4	4	
Uffz.	Krawack				1		
Uffz.	Krebs	Adolf	III.		1	1	gefallen
Uffz.	Kremmer	Kurt	Stab	4	1	1	gefallen
Ofw.	Krenz	Herbert	II.		11	2	vermißt
Ofw.	Krenzke	Erich	II.		6	1	gefangen
Uffz.	Krölls	Günther	II.		1		gefallen
Lt.	Kroker	Heinz	III.		1		gefallen
Uffz.	Krüger	Fritz	IV.	3	2		lebt
Oblt.	Küffner	Werner	IV.		2	2	vermißt
Ofw.	Kühl	Reinhold	II.		2		gefallen
Lt.	Kühl	Karl-Heinz	III.		1	1	gefallen
Fw.	Kühn	Otto	IV.		1		gefallen
Lt.	Külz	Franz	II.	10	5	3	lebt
Lt.	Kugelbauer	Karl	I.		4		gefallen
Lt.	Kugler	Hermann	II.	1	1		lebt
Uffz.	Kuhn	Günther	IV.		4	1	vermißt
Ofw.	Kurth	Herbert			1		
Uffz.	Kurtz	Albert	III.		1		lebt
Stfw.	Kuschel	Heinz	I.		1	1	
Hptm.	Kutscha	Herbert	IV., II.	47	3	6	14
Uffz.	Labenski	Herbert	I.		1		lebt
Ofw.	Lampater	Hans	III.		1		gefallen
Lt.	Lang	Wolfgang	IV.		1		vermißt
Lt.	Langanke	Gustav	II.		8	7	gefallen
Oblt.	Lass	Hans	III.		14	12	
Gefr.	Laub	Helmut	II.		3	1	gefallen
Hptm.	Laube	Ernst	IV.	18	1	1	
Oblt.	Laufhütte	Diethelm	I.	1	1	1	lebt
Uffz.	Lege	Paul	II.		2		gefallen
Fw.	Lehmann	Georg	III.		5		gefallen

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Uffz.	Lenz	Josef	III.	1	1		gefangen
Lt.	Lewes	Hans	II.		3		gefallen
Lt.	Lieb	Horst	III.		2		gefallen
Uffz.	Liebermann	Heinz	II.		1	1	gefallen
Fw.	Liebold	Arthur	III.		2	1	
Fw.	Lichtenegger	Josef	IV.		1		
Oblt.	v. Lieres u. Wilkau	Karl	I.	31	31	2	gefallen
Lt.	v. Lipcsey	Adalbert	I.		8	3	
Hptm.	Lippert	Wolfgang	II.	25	14	4	gefallen
Uffz.	Löffler	Harry	I.		1	1	gefallen
Lt.	Löffler	Hans	III.		11	7	vermißt
Lt.	Lösch		I.		2	2	
Ofw.	Luer	Fritz	II.		2		gefallen
Lt.	Lummerding	Holger	IV.		1		vermißt
Hptm.	Maak	Ernst	I.	7	6		vermißt
Lt.	Mann	Erwin	III.		3		lebt
Fw.	Mannchen	Alfred	IV.		6	1	vermißt
Fw.	Maraun	Kurt	III.		4	4	lebt
Oblt.	Mardaas	Herbert	I.		1		gefallen
Uffz.	Markgraf	Hans	II.		1	1	
Hptm.	Marseille	Hans-Joachim	I.	158	151		gefallen
Uffz.	Martin	Paul	III.	5	2		lebt
Ofw.	Masureck	Alfred	II.		1		gefallen
Hptm.	Matoni	Walter	III.	44	4	14	3
Uffz.	Mellmann	Heinz	IV.		2	1	vermißt
Ofw.	Mentnich	Karl	I., II.	8	6	1	gestorben
Uffz.	Menz	Rüdiger	III.		1		vermißt
Lt.	Messner	Wolfgang	Stab		3	3	gefallen
Uffz.	Metzinger	Clemens	IV.		1	1	gefallen
Uffz.	Mewes	Helmut			1		
Hptm.	Meyer	Otto	II., IV.	21	15	9	gefallen
Fhr.	Miebach	Ferdinand	IV.		1		gefallen
Uffz.	Mitschke		III.		3	3	
Lt.	Mitsdörfer	Gerhard	I.		1		gefangen
Uffz.	Mittmann		III.		1		
Lt.	v. Moller		I.		2		
Fw.	Monska	Otto	II.	8	8	3	gefallen
Ofw.	Moser	Hans	III.		3		vermißt
Ofw.	Moycis	Rudolf	III.		8	1	gefallen
Fw.	Mroska	Bernhard	I.		1		lebt
Uffz.	Mühlbauer	Otto	III.		2	2	lebt
Ofw.	Müller	Alfred	II.		15	4	gefallen
Fw.	Müller	Heinz	II.		2	1	
FjOfw.	Müller	Hermann	IV.		10	1	
Fhr.	Müller	Werner	IV.		1		

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Uffz.	Muras	Rudolf	III.		2	2	gefallen
Oblt.	Nebenfür	Herbert	I.		1		
Fw.	Nebgen	Rudolf	II.		2		
Uffz.	Neef	Fritz	I.		3		gefallen
Obstlt.	Neumann	Eduard	I., Stab	13	11		lebt
Oblt.	Neumann	Julius	II.		2		gefangen
Uffz.	Neumann	Walter	I.		4		vermißt
Hptm.	Neumayer	Hans	IV, I.	15	4	2	gefallen
Ofw.	Niederhöfer	Hans	II., III.		12		
Uffz.	Niekammer	Ernst	I.		1	1	
Fhr.	Nitschke	Horst	IV.	3	1		gefallen
Lt.	Nitzschke	Hans	III., II.		5	1	vermißt
Ofhr.	Oberhofer	Adolf	II.		1		gefallen
Lt.	Dr. Oertel	Hans-Ludwig	III.		1		gefallen
Fw.	Osswald	Thomas	I.		1		gefallen
Ofhr.	Osswald		III.		1	1	gefallen
Lt.	Otnad	Alexander	III.		13	8	gefangen
Fw.	Patan	Robert	IV.	6	5	2	gefallen
Fhr.	Pejas	Oswald	IV.		4	1	lebt
Uffz.	Penz	Hans	III.		2		lebt
Uffz.	Pflüger	Werner	III.		1		vermißt
Ofhr.	Pfundner	Otwin	II.		1		gefallen
Fw.	Philipp	Rudolf	III., IV		7	3	gefallen
Uffz.	Philipp	Hans	III.		2		
Uffz.	Piehl	Walter	I.		2	2	gefallen
Lt.	Pietzsch	Heinz	III.		3	1	gefangen
Uffz.	Plachy	Josef	III.		1		
Oblt.	Pointner	Anton	III.	3	1		gefangen
Ofw.	Pöttgen	Rainer	I.	7	5	2	lebt
Uffz.	Poppe	Gregor	IV.		1	1	gefallen
Uffz.	Pothmann	Heinrich	III.		3		gefallen
Ofhr.	Prigge	Rolf	IV.		2		lebt
Uffz.	Prisille	Rudolf	IV.		1		lebt
Fw.	Prohaska	Heinrich	II.		1		
Lt.	Rabenstein	Walter	IV.		5		vermißt
Uffz.	Radler		III.		1	1	
Fw.	Rappelsberger	Anton	I.		1		vermißt
Uffz.	Rauhwolf	Georg	II.		1		gefangen
Uffz.	Reckhenrich	Alfred	IV.		1		gefallen
Major	Redlich	Karl-Wolfgang	I.	43	37	1	gefallen
Uffz.	Rehak	Karl	IV.		1		gefangen
Hptm.	Rehfeld	Herbert	II.	3	2		vermißt
Uffz.	Reiner	Edgar	II.		1	1	gefallen
Oblt.	Reinert	Ernst-Wilhelm	I., IV.	174	7	2	103 lebt
Uffz.	Reiter		II.		2		

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Hptm.	Remmer	Hans	I.	26	26	9	gefallen
Gefr.	Rethfeld	Werner	III.		2		
Ogfr.	Reuter	Heinz	III.		1	1	lebt
Lt.	Reuter	Horst	II.	21	21		1 lebt
Lt.	Richter	Hans	III.		21	17	gefallen
Fw.	Richter	Hermann	IV.		2		
Hptm.	Riegel	Helmut	I.		1		vermißt
Fw.	Riepe	Ernst	III.		6	6	vermißt
Lt.	Ring	Bodo	III.		7		gefallen
Uffz.	Rippert	Horst	IV.	26	7	10	4 lebt
Uffz.	Ritter	Herbert	III.		1		1 vermißt
Lt.	Ritter	Heinz	Stab		1	1	gefallen
Lt.	Rockel	Fritz	II.		2		gefangen
Oberst	Rödel	Gustav	II.	98	98	12	2 lebt
Lt.	Rödlich	Hans	Stab		1	1	gefallen
Fw.	Röhr	Karl	I.		4	3	vermißt
Uffz.	Roesinger	Heinz	IV.		3	1	gefallen
Uffz.	Rohrlack	Hans-Joachim	III.		2		
Gefr.	Romeikat	Herbert	I.		1		vermißt
Ofw.	Rosenberg	Heinrich	III.	12	11		lebt
Oblt.	Rosenboom	Hans-Folkert	III.		4		gefallen
Uffz.	Rosenthal	Uwe	I.		1		
Hptm.	Rott	Frank-Werner	III.		1		lebt
Uffz.	Rudert	Fritz	I.		1	1	gefallen
Fhr.	Rüdiger	Kurt	II.		1	1	gefallen
Ofw.	Rump	Rudolf	I.		1	1	gefallen
Ofhr.	Russ	Fritz	III.		1		
Oblt.	Saar	Oskar	III., IV.		5		lebt
Uffz.	Saffranowski	Otto	I.		1		vermißt
Uffz.	Salzer	Albert	II.		1		gefallen
Ofw.	Sawallisch	Erwin	II., Stab	38	24		9 gefallen
Fw.	Sawallisch	Otto	I.		2		vermißt
Uffz.	Sax	Josef	I.		1	1	vermißt
Fw.	Saynisch	Walter	I., II.	11	5	2	7 gestorben
Lt.	Schacht	Arthur	II.		5		2 gestorben
Oblt.	Schade	Eberhard	II., I.	11	11	9	vermißt
Oblt.	Schäfer	Hans-Christian	II.		2		
Fw.	Schaffhauser	Karl	III.		2		gefallen
Fw.	Schanz	Georg	I.		10	8	
Uffz.	Scheibe		III.		4		4
Ofw.	Scheit	Johannes	III.		4		
Oblt.	Scheiter	Wilhelm	III.		4		gefangen
Major	Schellmann	Wolfgang	Stab	24	2		1 vermißt
Lt.	Scherer	Ulrich	I.		1		gefallen
Flg.	Schiemert	Heinrich	I.	4	4		lebt

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt bei JG 27	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Uffz.	Schimak	Walter			1	1	gefallen
Lt.	Schindler	Gerd		15	—	1	14 lebt
Oblt.	Schlang	Josef	I.		4	1	gefallen
Oblt.	Schlechter	Heinz	II.		4	2	lebt
Hptm.	Schlichting	Joachim	III.	3	3		gefangen
Lt.	Schliedermann	Hans	III.		14	5	gefallen
Uffz.	Schmalfuß	Justin	IV.		1		gefallen
Ofw.	Schmauder	Walter	III.		1	1	
Lt.	Schmidt	Karl	II.		1		
Lt.	Schmidt	Heinz	I.		6		gefallen
Uffz.	Schmitt	Franz	IV.		1		vermißt
Uffz.	Schmitz	Karl	II.		2	2	
Lt.	Schmitz	Wolfgang	Stab		5	2	vermißt
Lt.	Schneider	Bernd	II.		23		vermißt
Oblt.	Schneider	Hugo	I.		9		gefallen
Lt.	Schneider		III.		1		
Lt.	Schöpfbeck	Erich	III.		12		vermißt
Fw.	Schopper	Harry	III.		4	2	gefallen
Oblt.	Schramm	Herbert	II.	42	3	28	gefallen
Fw.	Schreck	Werner	III.		1		lebt
Hptm.	Schreiber	Erich	II.		1		gefallen
Uffz.	Schreiner	Franz	IV.	4	4		vermißt
Lt.	Schreyer	Adolf	I.		1		gefangen
Uffz.	Schröder	Armin	II.		1		vermißt
Fw.	Schröder	Erich	I.		1		gefangen
Major	Schroer	Werner	I., II., III.	114	95	26	12 lebt
Uffz.	Schuft	Karl	I.		1	1	vermißt
Lt.	Schulte	Fried. Wilhelm	I.		1	1	vermißt
Uffz.	Schultenkemper	Clemens	IV.	3	3		lebt
Fw.	Schulz	Ernst	III.		1		gefallen
Oblt.	Schulz	Otto	II.	51	51	3	vermißt
Ofw.	Schulze		II.		10		
Uffz.	Schwarz	Werner	II.		1		gefallen
Uffz.	Schwekutsch		II.		2		
Uffz.	Sdun	Gerhard	III., IV.		4	4	gefallen
Oblt.	Seitz	Eberhard Rolf	III.		3	2	lebt
Uffz.	Sepperl				1		
Hptm.	Setz	Heinrich	I.	138	3	132	gefallen
Uffz.	Sewerin	Hermann	I.		1		gefallen
Uffz.	Seyringer	Hans	II.		4	2	
Lt.	Sieck	Friedrich	I., III.		3	1	gefallen
Uffz.	Siegling	Gerhard	III.		2		vermißt
Oblt.	Simon	Oskar	II.		1		gefallen
Fw.	Singer	Karl	III.		1		gefallen
Major	Sinner	Rudolf	I., II.	39	32	2	3 lebt

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt bei JG 27	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Uffz.	Sippel	Hans	I.		4		gefallen
Lt.	Sirc	Wolf-Dietrich	III.		2	1	gefangen
Uffz.	Soenthgerath	Maximilian	II.		1	1	
Hptm.	Sommer	Paul	II., IV.		3		hin- gerichtet
Fw.	Sonntag	Gerhard	IV.		1	1	gefallen
Oblt.	Spönnagel	Dietrich	III.		1		vermißt
Fw.	Stabnau	Georg	I.		2	2	lebt
Uffz.	Stadler	Franz	III.		1		
Uffz.	Stahlberg	Günther	III.		1	1	
Oblt.	Stahlschmidt	Hans-Arnold	I.	59	59		vermißt
Uffz.	Stanglmaier	Dagobert	II.		1		vermißt
Lt.	Stechbarth	Manfred	IV.		1	1	lebt
Ofw.	Stegmann	Wilhelm	III.		1		gefangen
Lt.	Stein	Gernot	II.		4	3	vermißt
Lt.	Steinhausen	Günther	I.	40	40	1	vermißt
Hptm.	Steinmann	Wilhelm	I.	44	1	7	2 gestorben
Lt.	Steis	Heinrich	II.	21	21	4	gefallen
Fw.	Stenglein	Hans	II.		9		
Ofw.	Stephan	Willy	I.	4-5	1		lebt
Lt.	Stephan		II.		1		
Oblt.	Stiegler	Franz	II., III.	28	28	5	lebt
Uffz.	Stöckler	Rudolf	I.		1		gefallen
Uffz.	Straßner	Rudi			1		
Uffz.	Striebel	Günter	III.		2		gefallen
Lt.	Strobl	Helmuth	II.		2		vermißt
Hptm.	Strößner	Rolf	II.		1		gefallen
Lt.	Stückler	Alfred	III.	10	9	2	lebt
Lt.	Sturm	Gustav	I.	21	16	17	1 lebt
Lt.	Sünderhauff	Hans-Joachim	II.		1	1	gefallen
Oblt.	Suwelack	Gert	II., IV.		5	1	lebt
Oblt.	Tangerding	Hermann	III.		11		8 gefallen
Lt.	Thiel	Alfred		2	1		23. 12. 1970
Ofhr.	Thomsen v. Krohn	Horst	III.		2		gefallen
Lt.	Thümmel	Manfred	IV.		2		lebt
Uffz.	Tietz	Eberhard	IV.		3	2	lebt
Lt.	v. Tigerström	Karl-Heinz	I.		1		gefallen
Uffz.	Timmermann	Walter	I.		3		vermißt
Lt.	Tissat	Lothar	III.		1		vermißt
Lt.	Torfer	Josef	II.		9	4	gefallen
Lt.	Trabert	Willi		6	1		lebt
Fw.	Tschertner	Günter	IV.		2	1	lebt
Fw.	Türpisch	Gerhard	I.		1		
Fw.	Ubber	Winand	IV.		1		
Uffz.	Uebe	Heinz	II.		2		

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
FjUffz.	Ullrich	Friedrich	III.	4	2		gefallen
Fhr.	Ulrich	Günter	II.	2			
Ofw.	Umbach	Hans	III.	5			vermißt
Oblt.	Unterberger	Josef	I.	4			lebt
Uffz.	Utz	Hans	II.	1			gefallen
Ogfr.	Vandeweert	Heinrich	II.	6	1	1	gefallen
Fw.	Vavra	Josef	II.	2			
Hptm.	Vögl	Ferdinand	II.	33	31	1	lebt
Fw.	Volz	Konrad	III.	1			
Lt.	Wagner	Herbert	II.	1			gefallen
Fw.	Waibel	Karl	III.	2			vermißt
Fw.	Walchhofer	Johann	II.	4		1	gefallen
Fw.	Wassermann	Erich	III.	8		8	gefallen
Lt.	Wasserzier	Herbert	III.	1			gefallen
Lt.	Wegner		I.	1	1		
Lt.	v. Weiher	Hans-Wedig	I.	1			gefallen
Lt.	Weinfurtner	Rudolf	III.	2		2	gefallen
Fw.	Wellmann	Franz	IV.	3			gefallen
Hptm.	Wenzel	Werner	II., III.	18	2	1	gestorben
Hptm.	Werfft (Wessely)	Peter	I., III.	26	26	12	gestorben
Lt.	Westhoff		I.	1	1		
Uffz.	Weth	Günther	III.	2	2		gefallen
Fw.	Wichmann	Christian	IV.	3			
Uffz.	Wiegmann	Günther	I.	3	1		vermißt
Fw.	Wieland	Edmund	IV.	7	1		
Lt.	Wies	Robert	III.	1			vermißt
Lt.	Wiese	Heinrich	I.	4	1		gefallen
Oblt.	Wiesinger	Wilhelm	II.	10		1	gefallen
Lt.	Wildau	Julius	I.	1			gefallen
Fw.	Wilke	Hermann	I.	6	6	2	lebt
Lt.	Winkler	Karl	I.	2	1		gefallen
Oblt.	Winkler	Max	I.	21	21	6	lebt
Uffz.	Witt	Herbert	IV.	1	1	1	gefangen
Ofw.	Wittke	Paul	IV.	1			gefallen
Lt.	Witzel	Karl	II.	9		6	gefallen
Lt.	Wöffen	Anton	II.	5	1		vermißt
Lt.	Woidich	Franz	II.	110	2	108	lebt
Hptm.	Woitke	Erich	II.	ca. 20	1		gefallen
Oberst	Woldenga	Bernhard	Stab	3	2	2	lebt
Uffz.	Wolf	Oskar	III.	1	1		gefallen
Lt.	Wroblewski	Georg	I.	1	1		lebt
Lt.	Wünsch	Karl	I.	22	22	10	vermißt
Ofw.	Würschinger	Hans	II.	1			gefallen
Lt.	Wunicke	Gerhard	II.	2	1		gefallen
Ofw.	Zerlett	Josef	I.	4	4		lebt

Die Luftsiege der Flugzeugführer des JG 27

Dienst-grad	Name	Vorname	Gruppe	Abschüsse insge- samt	davon bei JG 27	davon im 4-mot Osten	Schick- sal
Ofw.	Ziller	Horst	IV.	8	1		lebt
Uffz.	Zillinger	Anton	II.	1			gefallen
Fhr.	Zilz	Gottfried	IV.	1	1		lebt
Lt.	Ziolkovsky	Eckard	I.	3	3		gefallen
Lt.	Zirkenbach	Igor	I.	7			vermißt
Fw.	Zörner	Otto	II.	2	2		gefallen
Gefr.	Zumsande	Horst	IV.	1			vermißt

Kollektiv-Abschüsse

I. Gruppe	1. Staffel	1
II. Gruppe	Bodenabwehr	2
III. Gruppe	Flugabwehrgruppe	3
III. Gruppe	Stabskompanie	1
IV. Gruppe	10. Staffel	1
IV. Gruppe	12. Staffel	1 4-mot
IV. Gruppe	Gruppe	1 4-mot
IV. Gruppe	Flugabwehrgruppe	1 4-mot
IV. Gruppe	LN-Zug	1

Die Ritterkreuzträger des JG 27

A) Verleihung während der Geschwaderzugehörigkeit

			Datum
Hptm.	Balthasar	Wilhelm	14. 6.1940
Oblt.	Bendert	Karl-Heinz	30.12.1942
Hptm.	Börngen	Ernst	3. 8.1944
Major	Düllberg	Ernst	20. 7.1944
Major	Franzisket	Ludwig	20. 7.1941
Lt.	Gromotka	Fritz	28. 1.1945
Major	Homuth	Gerhard	14. 6.1941
Genmaj.	Ibel	Max	22. 8.1940
Hptm.	Graf Kageneck	Erbo	30. 7.1941
		Eichenlaub	26.10.1941
Oblt.	Kientsch	Willi	22.11.1943
		Eichenlaub	20. 7.1944
Oblt.	Körner	Friedrich	6. 9.1942
Hptm.	Marseille	Hans-Joachim	22. 2.1942
		Eichenlaub	6. 6.1942
		Schwerter	18. 6.1942
		Brillanten	4. 9.1942
Major	Redlich	Karl-Wolfgang	9. 7.1941

Hptm.	Reinert	Ernst-Wilhelm	Schwerter	1. 2. 1945
Hptm.	Remmer	Hans		30. 6. 1944
Oberst	Rödel	Gustav		22. 6. 1941
			Eichenlaub	20. 6. 1943
				14. 12. 1940
Hptm.	Schlichting	Joachim		
Hptm.	Schramm	Herbert	Eichenlaub	1. 2. 1945
Major	Schroer	Werner		20. 10. 1942
			Eichenlaub	2. 8. 1943
			Schwerter	16. 4. 1945
Oblt.	Schulz	Otto		22. 2. 1942
Oblt.	Stahlschmidt	Hans-Arnold		20. 8. 1942
			Eichenlaub	3. 1. 1944
				3. 11. 1942
Lt.	Steinhausen	Günther		
Hptm.	Werfft	Peter		22. 2. 1945
Oberst	Woldenga	Bernhard		5. 7. 1941

B) Verleihung vor oder nach Zugehörigkeit zum Geschwader

			höchste Auszeichnung
Hptm.	Adolph	Walter	Ritterkreuz
Ofw.	Bartels	Heinrich	Ritterkreuz
Major	v. Eichel-Streiber	Diethelm	Ritterkreuz
Oblt.	Ettel	Wolf	Eichenlaub
Genlt.	Galland	Adolf	Brillanten
Hptm.	Hannak	Günther	Ritterkreuz
Major	Hohagen	Erich	Ritterkreuz
Hptm.	Kirschner	Joachim	Eichenlaub
Hptm.	Kutscha	Herbert	Ritterkreuz
Hptm.	Lippert	Wolfgang	Ritterkreuz
Hptm.	Matoni	Walter	Ritterkreuz
Major	Schellmann	Wolfgang	Ritterkreuz
Hptm.	Setz	Heinrich	Eichenlaub
Major	Steinmann	Wilhelm	Ritterkreuz
Lt.	Woidich	Franz	Ritterkreuz

Stellenbesetzung JG 27

Kommodore

1. 10. 1939–14. 10. 1940	Oberst Max Ibel
15. 10. 1940– 2. 11. 1940	Major Bernhard Woldenga
3. 11. 1940–22. 6. 1941	Major Wolfgang Schellmann
23. 6. 1941– 7. 6. 1942	Major Bernhard Woldenga
8. 6. 1942–22. 4. 1943	Obstlt. Eduard Neumann
22. 4. 1943–29. 12. 1944	Oberst Gustav Rödel
30. 12. 1944– 7. 5. 1945	Major Ludwig Franzisket

LN-Kompanie

29. 10. 1940– 4. 1941	Major Dr. Sittig
4. 1941– 7. 1941	Lt. Halft
7. 1941– 4. 1943	Oblt. Werner Stahl
4. 1943– 7. 1. 1944	Hptm. Könnecke
7. 1. 1944– 10. 1944	Oblt. Werner Stahl
10. 1944– 7. 5. 1945	Oblt. Hofbauer

I. Gruppe

1. 10. 1939–20. 7. 1940	Hptm. Helmut Riegel
21. 7. 1940– 7. 6. 1942	Major Eduard Neumann
8. 6. 1942– 11. 1942	Hptm. Gerhard Homuth
12. 11. 1942–13. 3. 1943	Hptm. Heinrich Setz
17. 3. 1943– 7. 4. 1943	Hptm. Hans-Jochaim Heinecke
7. 4. 1943–15. 7. 1943	Hptm. Erich Hohagen
ab 1. 6. 1943 i. V.	Hptm. Hans Remmer
15. 7. 1943–12. 5. 1944	Hptm. Ludwig Franzisket
13. 5. 1944–19. 5. 1944	Hptm. Ernst Börngen
20. 5. 1944–29. 5. 1944	Major Karl-Wolfgang Redlich
30. 5. 1944–11. 6. 1944	Hptm. Walter Blume
12. 6. 1944– 1. 8. 1944	Hptm. Rudolf Sinner
8. 1944–30. 11. 1944	Hptm. Diethelm v. Eichel-Streiber
1. 12. 1944–11. 12. 1944	Hptm. Johannes Neumayer
12. 12. 1944– 1. 3. 1945	Hptm. Eberhard Schade
i. V. Lt. Beckmann, Lt. Winkler, Lt. Buchholz	
3. 4. 1945– 8. 5. 1945	Hptm. Emil Clade

1. Staffel

1. 10. 1939– 1. 12. 1941	Hptm. Karl-Wolfgang Redlich
1. 12. 1941–31. 10. 1942	Hptm. Ludwig Franzisket
1. 11. 1942– 2. 4. 1944	Hptm. Hans Remmer
i. V. Oblt. Herbert Nagel (22. 2. 1944 †)	
3. 4. 1944–12. 6. 1944	Lt. Horst Grimm
13. 6. 1944– 7. 5. 1945	Oblt. Max Winkler

2. Staffel

1. 10. 1939– 1. 2. 1940	Oblt. Heinze
1. 2. 1940–16. 4. 1941	Oblt. Gert Framm
17. 4. 1941–25. 12. 1941	Hptm. Erich Gerlitz
1. 1942– 3. 1942	Oblt. Fritz Keller
4. 1942– 7. 1942	Hptm. Ernst Maak
7. 1942– 7. 9. 1942	Lt. Hans-Arnold Stahlschmidt
9. 1942– 6. 1944	Hptm. Josef Janssen
i. V. Hptm. Hans Bosch	
6. 1944–21. 11. 1944	Lt. Karl Wünsch
weitere Folge ungeklärt	

3. Staffel

1. 10. 1939– 1. 2. 1940	Oblt. Gerhard Rutsch
1. 2. 1940– 1. 6. 1941	Oblt. Gerhard Homuth
1. 6. 1941– 8. 1941	Oblt. Ludwig Franzisket i. V.
8. 1941– 8. 6. 1942	Hptm. Gerhard Homuth
8. 6. 1942–30. 9. 1942	Hptm. Hans-Joachim-Marseille
i. V. Lt. Friedrich Hoffmann	
1. 10. 1942– 1. 1943	Oblt. Josef Schlang
1. 1943–11. 6. 1943	Oblt. Karl v. Lieres u. Wilkau
6. 1943– 7. 1943	Lt. Karl Wünsch
1. 8. 1943– ?	Oblt. Emil Kaiser
? – 3. 1945	Oblt. Diethelm Laufhütte
3. 1945– 3. 1945	Oblt. Ernst George Altnorthoff
3. 1945– 9. 4. 1945	Lt. Manfred Thümmel
4. 1945–17. 4. 1945	Oblt. Heinz Röper

weitere Folge ungeklärt

4. Staffel	Fierbst 1944 aufgestellt, Fierbst 1944–2. 1945	Lt. Helmut Beckmann
Stabskompanie		
	1939–1940	Hptm. Nebenführ
	1940–1941	Hptm. Dr. Springorum
	1941–1942	Hptm. Cavellus
	1942–1943	Hptm. Steinmann
	1943–1945	?
II. Gruppe		
	1. 1.1940– 1. 2.1940	Hptm. Erich v. Selle
	1. 2.1940–30. 9.1940	Hptm. Werner Andres
	i. V. Oblt. Düllberg ab 8.8.1940	
	i. V. Hptm. Wolfgang Lippert ab 4.9.1940	
	1. 10.1940–23. 11.1941	Hptm. Wolfgang Lippert
	i. V. Oblt. Gustav Rödel bis 25.12.1941	
	25.12.1941–20. 5.1942	Hptm. Erich Gerlitz
	20. 5.1942–20. 4.1943	Hptm. Gustav Rödel
	i. V. Hptm. Geißhardt Ende November 1942	
	20. 4.1943–13. 3.1944	Hptm. Werner Schroer
	14. 3.1944– 7. 5.1945	Hptm. Fritz Keller
	i. V. Major Walter Spies (12.12.1944 †)	
	i. V. Hptm. Herbert Kutscha bis 25.12.1944	
	i. V. Hptm. Gerhard Hoyer (21.1.1945 †)	
4. Staffel	1. 1.1940– 1. 9.1940	Oblt. Hermann Hollweg
	1. 9.1940–20. 5.1942	Oblt. Gustav Rödel
	20. 5.1942–20. 7.1943	Oblt. Ferdinand Vögl
	20. 7.1943–17.12.1943	Hptm. Otto Meyer
	Lücke	
	u. a. Oblt. Karl-Heinz Kapp (6.8.1944 †)	
	11. 9.1944–17. 4.1945	Lt. Helmut Beckmann
	umbenannt in 6. Staffel	
	weitere Folge ungeklärt	
5. Staffel	1. 1.1940–19. 5.1940	Oblt. Hans-Christian Schäfer
	19. 5.1940– 5. 6.1940	Oblt. Walter Roos
	5. 6.1940– 2. 8.1940	Hptm. Albrecht v. Ankum-Frank
	15. 8.1940–26. 5.1942	Hptm. Ernst Düllberg
	26. 5.1942–16. 7.1943	Hptm. Ernst Börngen
	17. 7.1943–23. 7.1943	Oblt. Walter Otte
	23. 7.1943–12. 8.1943	Hptm. Fritz Schiffke
	13. 8.1943– 1.12.1943	Oblt. Herbert Schramm
	2.12.1943–25. 4.1944	Oblt. Karl-Heinz Bendert
	26. 4.1944–28. 5.1944	Hptm. Eberhard Bock
	1. 6.1944– 7. 8.1944	Lt. Anton Wöffen
	?	Oblt. Mämecke
	–26. 9.1944	Lt. Alfred Belz
	27. 9.1944–10. 11.1944	Lt. Hans Kohn
	11.11.1944– ?	Lt. Gerhard Bitter
	?	Oblt. Erwin Baumgarten
	–30. 3.1945	
	?	Lt. Junge
	–21. 4.1945	
	weitere Folge ungeklärt	

6. Staffel	1. 1.1940– ?	Oblt. Werner Seyfert
	? –14. 4.1941	Hptm. Hans-Joachim Gerlach
	4.1941– 1.1942	Oblt. Strössner, Rolf
	31. 1.1942–31. 5.1942	Oblt. Emmerich Fluder
	4. 6.1942–31. 5.1943	Oblt. Rudolf Sinner
	1. 6.1943–29. 1.1944	Oblt. Willy Kientsch
	30. 1.1944–11.12.1944	Oblt. Eberhard Schade
	1.1945–11. 3.1945	Lt. Anton Wöffen
	3.1945– 5.1945	Oblt. Ernst-George Altnorthoff

Herbst 1944 in 7. Staffel umbenannt

8. Staffel	Herbst 1944 aufgestellt	
	? –17.12.1944	Hptm. Herbert Rehfeld
	weitere Folge ungeklärt	

Stabskompanie		
	1939–1941	Hptm. Spickermann
	1941–1942	?
	1942–1944	Hptm. Rische
	1944–1945	?

III. Gruppe	1936– 1. 2.1940	Major Bernhard Woldenga
	1. 2.1940– 6. 9.1940	Hptm. Joachim Schlichting
	18. 9.1940– 10.1941	Hptm. Max Dobislav
	10.1941– 10.1942	Hptm. Erhard Braune
	13.10.1942–30. 9.1944	Hptm. Ernst Düllberg
	i. V. 1.3. –17. 3.1943	Hptm. Hans-Joachim Heinecke
	i. V. 17.3. –29. 3.1943	Oblt. Günther Hannak
	i. V. 29.3. –19. 4.1943	Hptm. Werner Schroer
	i. V. ?	Hptm. Erhard Braune, Hptm. Börngen
	i. V. – 2.1945	Oblt. Emil Clade
	– 5.1945	Major Dr. Peter Werfft

7. Staffel	? – 7.1940	Oblt. Wilhelm Balthasar
	7.1940– 10.1941	Oblt. Erhard Braune
	10.1941– 12.1941	Oblt. Erich Gerlitz
	12.1941–31. 8.1942	Oblt. Hermann Tangerding
	1. 9.1942–13.10.1942	Lt. Erich Schöffbeck
	13.10.1942–24.10.1942	Oblt. Willi Althof
	Lücke	
	? – 5. 5.1943	Oblt. Günther Hannak
	23. 5.1943–31. 3.1945	Oblt. Emil Clade
	weitere Folge ungeklärt	

Herbst 1944 in 12. Staffel umbenannt

8. Staffel	? – 9.1940	Oblt. Walter Adolph
	9.1940–15.10.1940	Oblt. Günther Deicke
	16.10.1940–27.10.1940	Oblt. Anton Pointner
	10.1940– 6. 4.1941	Oblt. Arno Becker
	4.1941– 6.1942	Oblt. Hans Lass
	1. 7.1942–19. 4.1943	Hptm. Werner Schroer
	Lücke	
	5. 6.1943–17. 7.1943	Oblt. Wolf Ettel

13. 8.1943– 5.1944 Oblt. Kurt Hammel
 5.1944– ? Oblt. Ernst-Wilhelm Reinert
 ? –11. 9.1944 Hptm. Wilhelm Wagner
 ? 27.11.1944 Oblt. Karl, Kohl
 weitere Folge ungeklärt
Herbst 1944 in 11. Staffel umbenannt

9. Staffel Lücke
 1. 1.1938–18. 9.1940 Oblt. Max Dobislav
 18. 9.1940–24.12.1941 Oblt. Graf Erbo v. Kageneck
 ? –30. 1.1942 Lt. Klaus Faber
 ? – 3.1943 Hptm. Hans-Joachim Heinecke
 ? – 6.1943 Hptm. Frank-Werner Rott
 20. 8.1943– 1. 2.1945 Hptm. Dr. Peter Werfft
 1. 2.1945– 7. 5.1945 Lt. Fritz Gromotka

10. Staffel Herbst 1944 neu aufgestellt
 ? – 2.11.1944 Hptm. Ernst-Ascan Gobert
 weitere Folge ungeklärt

Stabskompanie
 1939 Hptm. Eggers
 1940 Hptm. Braune
 1940–1942 Hptm. Hofeditz
 1943–1945 Hptm. Ohlies

IV. Gruppe
 24. 5.1943–13. 9.1943 Hptm. Rudolf Sinner
 30. 7.1943–10.10.1943 Oblt. Dietrich Bösler i. V.
 11.10.1943–18.10.1943 Oblt. Alfred Burk
 19.10.1943–17.12.1943 Hptm. Joachim Kirschner
 22.12.1943–12. 7.1944 Hptm. Otto Meyer
 7.1944– 1. 1.1945 Hptm. Heinz Dudeck
 i. V. Oblt. Oskar Saar
 ? – 7. 5.1945 Hptm. Ernst-Wilhelm Reinert

10. Staffel ? – ? Hptm. Paul Sommer
 ? – ? Oblt. v. Ahlefeldt
 ? – ? Oblt. Gert Suwelack
 ? –12. 6.1944 Oblt. Johann Neumayer
 ? – 1. 8.1944 Lt. Ernst Günther
 ? – ? Lt. Gerd Schindler i. V.
 ? – 1. 4.1945 Oblt. Ernst-George Altnorthoff
umbenannt in 13. Staffel

11. Staffel ? –31.10.1943 Oblt. Alfred Burk
 ? –17.12.1943 Lt. Rolf Heissner
 18.12.1943–29. 6.1944 Lt. Paul Becker
 ? – ? Hptm. Ernst Laube
 ? –15.10.1944 Lt. Otto Engel
 ? –22. 2.1945 Hptm. Günther Grapp
 ? –19. 3.1945 Oblt. Josef Sohlbach
 ? – 1. 4.1945 Oblt. Oskar Saar
umbenannt in 15. Staffel

12. Staffel ? –10.10.1943 Oblt. Dietrich Bösler
 ? – ? Lt. Hans Flor i. V.
 ? –12. 1.1944 Oblt. Werner Küffner
 13. 1.1944– ? Oblt. Franz Stiegler
 ? – ? Oblt. Ernst-Wilhelm Reinert
 ? 2. 3.1945 Lt. Horst Nitzschke
 weitere Folge ungeklärt
umbenannt in 14. Staffel

16. Staffel Herbst 1944 neu aufgestellt (aus 1./JG 77)
 ? – ? Oblt. Oskar Saar
 weitere Folge ungeklärt

Stabskompanie
 1943–1945 Hptm. Neuberger

VERLUSTE DES JG 27

Abkürzungen

A = Nordafrika	gef. = gefallen
B = Balkanraum	v. = vermißt*
E = England	verw. = verwundet
G = Griechenland	KG = Kriegsgefangener
I = Italien	
M = Mittelmeerraum	
O = Ostfront	
Ö = Österreich	
R = Reichsgebiet	
W = Westen	

* Dabei ist zu berücksichtigen, daß etliche der damals als vermißt gemeldeten Jagdflieger später heimgekehrt sind.

STAB/JG 27

2. 3.41	Fw. Heinz Kallmeier	v.	G	27.4.41 zurück
10. 4.41	Oblt. Herbert Mardaas	gef.	G	
18. 4.41	Fw. Franz Jordan	gef.	G	
22. 4.41	Uffz. Caplan	v.		27.4.41 zurück
22. 6.41	Major Wolfgang Schellmann	v.	O	
29. 3.42	Hptm. Hermann Schultz	verw.	A	
26. 6.42	Uffz. Erich Opitz	verw.	A	
22. 9.42	Fw. Heinrich Müller	gef.	A	
2.12.42	Uffz. Hans Schirmer	gef.	I	
2.10.43	Lt. Friedrich Lutz	verw.	I	
4. 1.44	Oblt. Jost Schlang	gef.	B	
15. 5.44	Lt. Heinz Ritter	gef.	Ö	
19. 5.44	Ofw. Hermann Braun	gef.	R	
29. 5.44	Ofw. Eberhard Deindörfer	gef.	Ö	
29. 5.44	Lt. Wolfgang Messner	gef.	Ö	

28. 6.44 Ofhr. Helmut Schwarz-Arnyasy
14. 7.44 Uffz. Kurt Kremmer

v. W
gef. W

I./JG 27

1939	Uffz. Loy		gef.	R	
23. 5.40	Lt. Hans-Wedig v. Weiher	2.	gef.	W	
23. 5.40	Fw. Albert Pötsch	1.	KG	W	
23. 5.40	Ofw. Werner Ahrens	1.	KG	W	zurück
23. 5.40	Uffz. Emil Kaiser	2.	KG	W	zurück 29.5.40
2. 6.40	Fw. Josef Kraus	3.	verw.	W	
5. 6.40	Fw. Erich Schröder	2.	KG	W	zurück 29.6.40
6. 6.40	Lt. Josef Unterberger	2.	KG	W	zurück 2.7.40
13. 6.40	Uffz. Emil Kaiser	2.	v.	W	zurück 15.6.40
20. 7.40	Ofw. Heinz Beushausen	3.	gef.	E	
20. 7.40	Maj. Helmut Riegel	Stab/I	v.	E	
20. 7.40	Lt. Ulrich Scherer	3.	v.	W	
26. 7.40	Fw. Günther Böer	2.	v.	E	
8. 8.40	Lt. Karl-Heinz Bothfeld	1.	gef.	E	
8. 8.40	Lt. Igor Birkenbach	1.	gef.	E	
18. 8.40	Lt. Gerhard Mitsdörfer	1.	KG	E	
18. 8.40	Fw. Otto Sawallisch	2.	v.	E	
18. 8.40	ObH. Martin Trümpelmann	1.	gef.	E	
30. 8.40	Fw. Ernst Arnold	3.	KG	E	
30. 8.40	ObH. Erwin Axthelm	3.	KG	E	
4. 9.40	Fw. Wilhelm Harting	3.	verw.	W	
6. 9.40	Oblt. Werner Schüller	3.	KG	E	später ausgetauscht
7. 9.40	Lt. Günther Genske	1.	KG	E	
10. 9.40	Oblt. Günther Bode	Stab/I	KG	E	
15. 9.40	Oblt. Werner Ahrens	1.	v.	E	
15. 9.40	Gefr. Franz Elles	2.	verw.	W	
15. 9.40	Uffz. Andreas Walburger	2.	KG	E	
18. 9.40	Oblt. Rudolf Kraffttschick	1.	KG	E	
18. 9.40	Gefr. Günther Poppek	1.	gef.	W	
30. 9.40	Oblt. Hans Bertram	2.	v.	E	
30. 9.40	Lt. Willi Kothmann	2.	verw.	W	
30. 9.40	Uffz. Fritz Neef	1.	verw.	W	
30. 9.40	Uffz. Richard Sander	3.	v.	E	
17.10.40	Ofw. Klaus Eilers	3.	verw.	W	
17.10.40	Fw. Rudolf Gehardt	3.	verw.	W	
17.10.40	Uffz. Ernst Janssen	3.	verw.	W	
17.10.40	Oblt. Eduard Sickmann	3.	gef.	W	
17.10.40	Gefr. Eugen Wels	3.	gef.	R	
17.11.40	Uffz. Willi Grotum	3.	KG	E	
30.11.40	Uffz. Paul Wacker	2.	KG	E	
28. 1.41	Oblt. Herbert Maas	1.	gef.	R	
21. 4.41	Uffz. Hans Sippel	1.	gef.	A	
22. 4.41	Ofhr. Heinrich Pompsch	2.	gef.	A	
23. 4.41	Fw. Werner Lange	1.	gef.	A	
1. 5.41	Gefr. Hermann Köhne	3.	verw.	A	
9. 5.41	Ofw. Gerhard Otto	1.	verw.	I	
26. 5.41	Lt. Erich Schröder	2.	KG	A	
15. 6.41	Uffz. Rudolf Stöckler	2.	gef.	A	

15. 6.41	Uffz. Heinz Greuel	1.	gef.	A	
28. 6.41	Lt. Heinz Schmidt	3.	gef.	A	
9. 7.41	Uffz. Werner Stohn	1.	gef.	I	
9. 7.41	Uffz. Ernst Weber	1.	gef.	I	
23.10.41	Lt. Jakob Waibel	1.	verw.	M	
21.11.41	Fw. Emil Kaiser	1.	verw.	A	
22.11.41	Fw. Günther Hillert	2.	KG	A	
22.11.41	Ofhr. Josef Waskott	1.	KG	A	
29.11.41	Fw. Thomas Osswald	1.	verw.	A	
10.12.41	Lt. Willi Kothmann	2.	verw.	A	
11.12.41	Fw. Franz Elles	2.	KG	A	
13.12.41	Ofw. Albert Espenlaub	1.	gef.	A	
14.12.41	Ofw. Hermann Förster	2.	gef.	A	
25.12.41	Oblt. Ludwig Franzisket	1.	verw.	A	
11. 1.42	Oblt. Hugo Schneider	1.	gef.	A	
6. 2.42	Ogfr. Ernst Esser	3.	verw.	A	
9. 2.42	Fw. Gerhard Fuchs	2.	v.	A	
26. 2.42	Lt. Hans-Arnold Stahlschmidt	2.	KG	A	1.3.42 zurück
2. 4.42	Lt. Willi Kothmann	2.	v.	A	
3. 4.42	Lt. Julius Wildau	3.	gef.	A	
9. 4.42	Ofw. Herbert Kowalski	3.	verw.	A	
11. 4.42	Uffz. Herbert Romeikat	2.	v.	A	
14. 4.42	Uffz. Josef Grimm	1.	KG	A	
9. 6.42	Uffz. Eberhard Pfeffer	3.	v.	A	
27. 6.42	Uffz. Helmut Beckmann	2.	verw.	A	
4. 7.42	Lt. Friedrich Körner	2.	KG	A	
8. 7.42	Lt. Karl Kugelbauer	3.	gef.	A	
21. 7.42	Fw. Erich Gerlitzki	2.	verw.	A	
1. 9.42	Fw. Karlheinz Berben	3.	v.	A	
6. 9.42	Ogfr. Hans Benthin	1.	KG	A	
6. 9.42	Fw. Günter Steinhausen	1.	v.	A	
7. 9.42	Lt. Hans-Arnold Stahlschmidt	2.	v.	A	
15. 9.42	Lt. Friedrich Hoffmann	3.	gef.	A	
30. 9.42	Hptm. Hans-Joachim Marseille	3.	gef.	A	
11.10.42	Uffz. Walter Timmermann	1.	v.	M	
18.10.42	Uffz. Karl Könning	3.	gef.	M	
28.10.42	Lt. Albert Mayer	3.	v.	A	
29.10.42	Hptm. Ludwig Franzisket	1.	verw.	A	
3.11.42	Uffz. Ernst Niekammer	2.	verw.	A	
5.11.42	Uffz. Theodor Menzer	1.	gef.	A	
5.11.42	Oblt. Jost Schlang	3.	verw.	A	
5.11.42	Lt. Karl Wunsch	2.	verw.	A	
17. 2.43	Fw. August Albers	2.	gef.	W	
27. 2.43	Uffz. Rud. Helmut Kühn	3.	gef.	W	
8. 3.43	Uffz. Sigismund Dietz	3.	gef.	W	
13. 3.43	Lt. Christian Erdmann	1.	verw.	W	
13. 3.43	Hptm. Heinrich Setz	Stab/I.	gef.	W	
13. 3.43	Lt. Karl-Heinz v. Tigerström	1.	gef.	W	
14. 4.43	Lt. Paul Rautenberg	1.	gef.	W	
15. 4.43	Uffz. Emil Schopp	2.	gef.	W	
17. 4.43	Ofw. Walter Hillgruber	1.	v.	W	
17. 4.43	Oblt. Jost Schlang	Stab/I.	verw.	W	
4. 5.43	Uffz. Helmut Dörrer	3.	verw.	W	

5. 5.43	Lt. Fritz Kummer	3.	gef.	W
21. 5.43	Oblt. Josef Jansen	2.	verw.	R
1. 6.43	Uffz. Werner Hilbmann	1.	verw.	W
1. 6.43	Uffz. Rudolf Reuther	1.	gef.	W
1. 6.43	Hptm. Erich Hohagen	Stab/I.	verw.	W
11. 6.43	Oblt. Karl v. Lieres und Wilken	3.	gef.	W
12. 6.43	Gefr. Helmut Sehendorf	3.	gef.	W
23. 6.43	Uffz. Heinrich Wiese	3.	verw.	W
6. 7.43	Uffz. Herbert Körber	3.	verw.	W
6. 7.43	Fw. Ernst Schneider	3.	gef.	W
14. 7.43	Lt. Karl Wünsch	3.	verw.	W
15. 7.43	Uffz. Julius Annem	3.	gef.	W
17. 7.43	Fw. Helmut Herlt	3.	gef.	W
18. 7.43	Uffz. Walter Piehl	1.	verw.	W
18. 8.43	Uffz. Ernst Schmidt	1.	verw.	R
17. 9.43	Uffz. Hermann Sewrin	3.	verw.	Ö
1.10.43	Uffz. Ludwig Gräf	1.	gef.	Ö
2.11.43	Uffz. Gerhard Dederichs	2.	verw.	Ö
2.11.43	Fw. Gustav Sturm	2.	verw.	Ö
2.11.43	Hptm. Hans Remmer	1.	verw.	Ö
17.11.43	Fw. Norbert Schücking		verw.	Ö
2.12.43	Uffz. Rudolf Daubel	3.	gef.	Ö
2.12.43	Uffz. Harry Löffler	3.	gef.	Ö
21.12.43	Uffz. Paul Preiß	2.	gef.	Ö
4. 1.44	Uffz. Herrmann Sewrin	3.	verw.	Ö
4. 1.44	Lt. Fritz Zeidler	2.	gef.	Ö
1. 2.44	Uffz. August Palmendorf	3.	verw.	Ö
22. 2.44	Oblt. Emil Kaiser	3.	verw.	Ö
22. 2.44	Oblt. Herbert Nagel	1.	gef.	Ö
22. 2.44	Uffz. Horst Seebold	3.	gef.	R
23. 2.44	Uffz. Reinhold Fackenthal	3.	verw.	Ö
23. 2.44	Fw. Otto Haas	1.	gef.	Ö
24. 2.44	Lt. Ludwig Bauer		verw.	Ö
24. 2.44	Lt. Horst Grimm	1.	verw.	Ö
24. 2.44	Fw. Georg Stabnau	2.	verw.	Ö
25. 2.44	Uffz. Heribert Bauer	2.	verw.	
25. 2.44	Uffz. Rudi Zimmer		verw.	
25. 2.44	Uffz. Helmut Dörner	3.	gef.	
18. 3.44	Uffz. Heinz Krüger	3.	verw.	Ö
19. 3.44	Uffz. Heinz Schmidt	2.	verw.	Ö
29. 3.44	Gefr. Ernst Hausmann	3.	gef.	Ö
2. 4.44	FjFw. Hans-Rudi Kose	1.	verw.	Ö
2. 4.44	Hptm. Hans Remmer	1.	gef.	Ö
2. 4.44	Ofhr. Adolf Schreyer	1.	verw.	Ö
12. 4.44	Lt. Wolfgang Grimm	1.	v.	
13. 4.44	Lt. Karl Wünsch	2.	verw.	R
20. 4.44	Lt. Karl Bolte	1.	gef.	Ö
23. 4.44	Flg. Fritz Kliem	2.	gef.	Ö
23. 4.44	Fhr. Werner Pfeifer	2.	gef.	B
24. 4.44	Uffz. Fritz Dikreuther	3.	gef.	R
24. 4.44	Fw. Georg Schanz	2.	verw.	R
24. 4.44	Uffz. Heinrich Schönenstein	2.	v.	R
26. 4.44	Gefr. Hans Kolberg	3.	gef.	Ö

4. 5.44	Lt. Joachim Ahlert	1.	gef.	Ö
10. 5.44	Fw. Bruno Gerard	3.	gef.	R
10. 5.44	Gefr. Siegfried Künzel	1.	gef.	Ö
12. 5.44	Uffz. Oskar Bartelsmeier	3.	verw.	R
12. 5.44	Ogfr. Erwin Desinger	3.	verw.	R
12. 5.44	Lt. Wolfgang Dreifke	Stab/I.	verw.	R
12. 5.44	Oblt. Dietrich Laufhütte	3.	verw.	R
12. 5.44	FjOfw. Adalbert v. Lipsey	1.	verw.	R
12. 5.44	Major Ludwig Franzisket	Stab/I.	verw.	R
19. 5.44	Gefr. Günter Rohne	2.	v.	R
19. 5.44	Uffz. Walter Piehl	1.	gef.	R
19. 5.44	Hptm. Ernst Börngen	Stab/I.	verw.	R
24. 5.44	Lt. Eckhard Ziolkowski	3.	gef.	R
28. 5.44	Uffz. Heinz Büsing	2.	gef.	R
28. 5.44	Hptm. Josef Jansen	1.	verw.	R
29. 5.44	Major Wolfgang Redlich	Stab/I.	gef.	Ö
11. 6.44	Uffz. Herrmann Sewrin	3.	verw.	W
12. 6.44	Lt. Horst Grimm	1.	gef.	W
15. 6.44	Lt. Erich Gerstner	3.	verw.	W
15. 6.44	FjFw. Günther Hass	2.	verw.	W
15. 6.44	Uffz. Heinz Klein	2.	v.	W
15. 6.44	Uffz. Joseph Miehler	2.	v.	W
16. 6.44	Uffz. Heinrich Schmitz	3.	verw.	W
16. 6.44	Uffz. Erich Stein	1.	v.	W
21. 6.44	Uffz. Edgar Rathjens	1.	gef.	W
22. 6.44	Uffz. Engelbert Czerny	1.	gef.	W
26. 6.44	Lt. Siegfried Günthert	1.	v.	W
27. 6.44	Fw. Sebastian Bellm	3.	gef.	W
27. 6.44	Ofw. Rudolf Zeise	3.	gef.	W
28. 6.44	Fw. Röhr		verw.	W
2. 7.44	Uffz. Günther Wiegmann	1.	gef.	W
4. 7.44	Lt. Robert Klocke	3.	v.	W
11. 7.44	Uffz. Kurt Horst	3.	verw.	W
14. 7.44	Lt. Erich Gerstner	3.	verw.	W
22. 7.44	Uffz. Kaudela		v.	W
24. 7.44	Lt. Friedrich Wilhelm Schulte	3.	v.	W
24. 7.44	Uffz. Karl Schuft	1.	gef.	W
24. 7.44	Uffz. Josef Sax	2.	v.	W
25. 7.44	Flg. Heinrich Schiemert	2.	v.	W zurück
26. 7.44	Fw. Franz Blaszyk	2.	v.	W
26. 7.44	Uffz. Fritz Rudert	1.	gef.	W
26. 7.44	Ofw. Ewald Stiemert	1.	verw.	W
27. 7.44	Oblt. Friedrich Kohlweis		gef.	
27. 7.44	Uffz. Schwarz		verw.	
29. 7.44	Fw. Wiese		verw.	
30. 7.44	Gefr. Ernst Koss	3.	v.	
30. 7.44	Ogfr. Armin Porath	3.	v.	
30. 7.44	Oblt. Dietrich Laufhütte		verw.	
1. 8.44	Uffz. Schwarz		v.	
20. 9.44	Ofhr. Helmut Armbruster	1.	gef.	R
22. 9.44	Gefr. Gerhard Koch	Stab/I.	gef.	R
2.11.44	Fw. Fritz Brunke	2.	gef.	R
2.11.44	Ogfr. Erwin Desinger	3.	gef.	R

2.11.44	Fw. Wolfgang Dittrich	3.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Wolfgang Grässe	1.	gef.	R	
2.11.44	Lt. Günther Harings	2.	gef.	R	
2.11.44	FjFw. Günther Hass	2.	gef.	R	
2.11.44	Fw. Joachim Paetzold	2.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Manfred Sauer	1.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Erich Schwaab	1.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Albert Stein	1.	gef.	R	
2.11.44	Gefr. Walter Steinsträsser	1.	gef.	R	
9.11.44	Uffz. Werner Sperling	4.	verw.	R	
21.11.44	Lt. Karl Wünsch	2.	v.		
26.11.44	Fhr. Hermann Gaiser	4.	v.		
26.11.44	Uffz. Wolfgang Schmidt	4.	v.		
28.11.44	Ogfr. Willi Peter	4.	gef.	R	
3.12.44	Uffz. Ignaz Geirhos	4.	v.		
3.12.44	Oblt. Dietrich Laufhütte	3.	verw.		
5.12.44	Ofhr. Herbert Reiner	Stab/I.	(v.)	zurück	
10.12.44	Uffz. Siegfried Schwob	3.	verw.	R	
11.12.44	Hptm. Johannes Neumayer	Stab/I.	gef.	R	
12.12.44	Uffz. Anton Rappelsberger	4.	verw.	R	
14.12.44	Fw. Heinz Richter	2.	gef.	R	
17.12.44	Uffz. Albert Schulze	1.	KG	W	
17.12.44	Ofw. Rudolf Rump	2.	gef.	R	
17.12.44	Fhr. Rudolf Achilles	3.	gef.		
17.12.44	Ogfr. Kurt Dieck	3.	v.		
18.12.44	Uffz. Ferdinand Fink	1.	verw.	R	
24.12.44	Ofhr. Max-Heinrich Klick	2.	v.	W	
24.12.44	Uffz. Otto Saffranowski	1.	v.	W	
24.12.44	Flg. Heinrich Schiemert	2.	verw.		
24.12.44	Uffz. Georg Binder	3.	v.		
24.12.44	Fw. Wilhelm Deutschmann	3.	v.		
25.12.44	Uffz. Heribert Bauer	2.	v.	R	
25.12.44	Uffz. Erich Bock	3.	verw.		
25.12.44	Fw. Gerhard Türpisch	1.	verw.	R	
26.12.44	Uffz. Josef Kaspar	3.	verw.		
26.12.44	Uffz. Paul Schmidt	4.	verw.		
26.12.44	Ofhr. Werner Nafziger	2.	v.	W	
27.12.44	Gefr. Wolfgang Apel	Stab/I.	v.		
27.12.44	Uffz. Karl-Heinz Klempau	4.	verw.	R	
27.12.44	Uffz. Hermann Sauter	3.	gef.	R	
1. 1.45	FjUffz. Ferdinand Fink	1.	gef.	W	
1. 1.45	Uffz. Heinrich Braun	2.	gef.	W	
1. 1.45	Gefr. Arno Diesing	4.	v.	W	
1. 1.45	Lt. Joachim v. Stechow	2.	gef.	W	
1. 1.45	Lt. Heinrich Wiese	2.	gef.	W	
1. 1.45	Fhr. Otto Theisen	2.	KG	W	
1. 1.45	Fw. Gert Gäbel	3.	gef.	W	
14. 1.45	Uffz. Oskar Bartelsmeier	3.	gef.		
23. 1.45	Ofhr. Rolf Haag		gef.		
24. 1.45	Uffz. Bruno Bau		gef.		
24. 1.45	Uffz. Karl Guth		verw.		
22. 2.45	Uffz. Walter Steinke	1.	gef.	R	
25. 2.45	Uffz. Johann Fürst	3.	verw.	R	

25. 2.45	FjFw. Heinz Gerdes	3.	verw.	R	
25. 2.45	Fw. Helmut Kabas	3.	gef.	R	
25. 2.45	Uffz. Heinz Max	2.	gef.	R	
25. 2.45	Lt. Karl Winkler	1.	gef.	R	
1. 3.45	Uffz. Erich Bock	1.	v.		
1. 3.45	Fw. Herbert Labensky	1.	gef.	R	
1. 3.45	Hptm. Eberhard Schade	Stab/I.	v.	R	
1. 3.45	Ofhr. Kurt Stähler	1.	verw.		
1. 3.45	Uffz. Herbert Schiemiczek	1.	gef.	R	
12. 3.45	Uffz. Herbert Pietschmann	3.	v.	R	
17. 3.45	Uffz. Hermann Rein	1.	gef.	R	
19. 3.45	Lt. Helmut Beckmann	3.	verw.	R	
19. 3.45	Oblt. Walter Harsch	3.	gef.	R	
23. 3.45	Oblt. Willi Meyer-Erlach	1.	verw.	R	
24. 3.45	Uffz. Josef Burich	1.	gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Erich Flickinger	1.	gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Günther Hurler	2.	gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Josef Kaspar	3.	verw.	R	
24. 3.45	Ofhr. Fritz König	3.	verw.	R	
24. 3.45	Uffz. Erich Massopust	3.	verw.	R	
24. 3.45	Uffz. Walter Neumann	2.	v.	R	
30. 3.45	Uffz. Rudolf Fian	3.	verw.	R	
3. 4.45	Fw. Hermann Wilke	3.	verw.	R	
3. 4.45	Uffz. Martin Grosse	3.	gef.	R	
4. 4.45	Fhr. Dieter Backmeister	2.	v.	R	
4. 4.45	Lt. Hans Jung	2.	KG	R	
4. 4.45	Uffz. Georg Ernst Klebig	1.	v.	R	
4. 4.45	Fw. Anton Rappelsberger	1.	v.	R	
4. 4.45	Ofw. Ewald Stiemert	1.	v.	R	
5. 4.45	Fw. Walter Klötzer	2.	gef.	R	
5. 4.45	Lt. Adolf Schreyer	3.	KG	R	
5. 4.45	Uffz. Horst Sassenhoff	3.	v.	R	
5. 4.45	Uffz. Kurt Kunkel	2.	v.	R	
9. 4.45	Lt. Manfred Thümmel	3.	(v.)	R lebt	
9. 4.45	Fw. Anton Vieten	1.	gef.	R	
9. 4.45	Ofw. Franz Welmann	3.	gef.	R	
11. 4.45	Uffz. Alberts	2.	v.	R	
17. 4.45	Oblt. Heinz Röper	3.	(v.)	R lebt	
23. 4.45	Oblt. Willi Meyer-Erlach	1.	verw.	R	
24. 4.45	Ofw. Schmidt	2.	gef.	R	
25. 4.45	Uffz. Erich Krüger	2.	v.	R	
28. 4.45	Ofhr. Jürgen Stedeberg	1.	v.	R	
Datum					
unbekannt	Oblt. Overhagen		gef.		
26. 6.44	Fw. Josef Siegmund	14/I.	v.	W	
27. 6.44	Ofw. Hermann Schulz	14/I.	verw.	W	
28. 6.44	Uffz. Gottfried Kaltschmidt	14/I.	v.?	W	
30. 6.44	Uffz. Rolf Berckemeyer	14/I.	v.	W	
4. 7.44	Gefr. Horst Hilmer	14/I.	verw.	W	
5. 7.44	Uffz. Franz Hagen	14/I.	verw.	W	
19. 7.44	Uffz. Hermann Wich-Fähndrich	14/I.	v.	W gefangen?	
24. 7.44	Uffz. Paul Perl	14/I.	verw.	W	
26. 7.44	Uffz. Ludwig Sixl	14/I.	gef.	W	

10. 5.40	Fw. Hoppe		gef.	R	
11. 5.40	Lt. Lothar Scheffler	4.	KG	R	
19. 5.40	Oblt. Hans-Christian Schäfer	5.	KG	W	zurück
5. 6.40	Oblt. Walter Roos	5.	KG	W	zurück
7. 6.40	Oblt. Erwin Daig	5.	verw.	W	
9. 6.40	Lt. Hans Bosch	II.	KG	W	zurück
9. 6.40	Uffz. Lothar Hettner	6.	gef.	W	
9. 6.40	Fw. Karl-Heinz Kranich	4.	(v.)	W	zurück
9. 6.40	Lt. Hermann Kugler	4.	verw.		
9. 6.40	Uffz. Hans Siegemund	5.	v.	W	
9. 6.40	Fw. Erich Krenzke	5.	(v.)	W	zurück
29. 7.40	Oblt. Karl Preiser	II.	verw.	W	
2. 8.40	Hptm. Albrecht v. Ankum-Frank	5.	gef.	W	
8. 8.40	Ofw. Erich Krenzke	5.	verw.	E	
8. 8.40	Uffz. Edgar Schulz	5.	v.	E	
8. 8.40	Uffz. Heinz Uebe	6.	verw.	E	
11. 8.40	Uffz. Siegfried Lackner	5.	v.	E	
16. 8.40	Uffz. Paul Wilbert	6.	gef.	W	
18. 8.40	Oblt. Julius Neumann	6.	KG	E	
18. 8.40	Uffz. Karl Nolte	6.	gef.	E	
1. 9.40	Oblt. Emmerich Fluder	5.	verw.	E	
3. 9.40	Uffz. Wilhelm Morgenstern	4.	verw.		
5. 9.40	Lt. Helmut Strobl	5.	v.	E	
6. 9.40	Fw. Erich Braun	5.	KG	W	
6. 9.40	Lt. Heinz Halbach	II.	verw.	W	
9. 9.40	Oblt. Erwin Daig	5.	KG	W	
9. 9.40	Uffz. Georg Rauwolf	6.	KG	E	
16. 9.40	Lt. Hermann Kohl	II.	verw.		
27. 9.40	Gefr. Hans-Dieter John	5.	v.	E	
27. 9.40	Uffz. Josef Scheidt	6.	gef.	W	
30. 9.40	Uffz. Robert Hammer	4.	KG	E	
30. 9.40	Lt. Herbert Schmidt	6.	KG	E	
7.10.40	Uffz. Paul Lederer	5.	KG	E	
7.10.40	Uffz. Paul Lage	5.	gef.	E	
11.10.40	Uffz. Wiemann		verw.	E	
15.10.40	Ofw. Gotthardt Fries	6.	v.	W	
28.10.40	Uffz. Artur Gonschorek	5.	KG	E	
14. 4.41	Hptm. Hans-Joachim Gerlach	6.	KG	G	
19. 4.41	Oblt. Wilhelm Wiesinger	4.	(v.)		zurück
20. 4.41	Lt. Fritz Rockel	4.	KG	G	zurück
22. 6.41	Gefr. Kurt Paskowski	5.	verw.	O	
23. 6.41	Oblt. Wilhelm Wiesinger	4.	gef.	O	
7.10.41	Lt. Gustav Adolf Langanke	5.	v.	A	
17.10.41	Oblt. Franz Schulz	6.	v.	A	
22.10.41	Uffz. Paul Lesmeister	II.	gef.	R	
21.11.41	Gefr. Kurt Paskowski	5.	gef.	A	
22.11.41	Hptm. Ernst Düllberg	5.	verw.	A	
23.11.41	Fw. Hans Glessinger	5.	v.	A	
23.11.41	Hptm. Wolfgang Lippert	Stab/II.	KG	A	3.12.1941 gestorben
23.11.41	Lt. Karl Scheppa	II.	gef.	A	

8.12.41	Uffz. Heinz Kleinert	4.	KG	A	
8.12.41	Lt. Fritz Rockel	4.	KG	A	
4. 1.42	Fw. Gereke		(v.)	A	zurück
13. 1.42	Ofw. Schulz		(v.)	A	zurück
28. 3.42	Lt. Gerhard Endmann	4.	v.	A	
27. 5.42	Fw. Horst Reuter	5.	KG	A	
28. 5.42	Oblt. Oskar Simon	4.	gef.	A	
31. 5.42	Oblt. Emmerich Fluder	5.	v.	A	
31. 5.42	Ofw. Erich Krenzke	6.	KG	A	
31. 5.42	Fw. Gromotka		(v.)	A	zurück
5. 6.42	Lt. Alexander Kalista	5.	v.	A	
8. 6.42	Fw. Johann Walchhofer	6.	gef.	A	
14. 6.42	Uffz. Helmut Gierster	5.	v.	A	
17. 6.42	Oblt. Otto Schulz	II.	v.	A	
26. 6.42	Fw. Siegfried Fricke	5.	verw.	A	
26. 6.42	Lt. Kurt Jenisch	5.	gef.	A	
11. 7.42	Uffz. Johannes Dix	6.	KG	A	
16. 7.42	Uffz. Dagobert Stangelmeier	4.	v.	M	
21. 7.42	Oblt. Günther Zahn	6.	gef.	A	
14. 8.42	Lt. Gert Mix	6.	KG	A	
19. 8.42	Ofw. Erwin Sawallisch	4.	gef.	A	
29. 8.42	Uffz. Ferdinand Just	4.	KG	A	
1. 9.42	Ofw. Herbert Krenz	6.	v.	A	
1. 9.42	Fw. Holzbauer		verw.	A	
5. 9.42	Oblt. Wolfgang Burger	5.	gef.	A	
15. 9.42	Uffz. Heinrich Prein	5.	gef.	A	
20. 9.42	Fw. Alfred Krumlauf	4.	KG	A	
4.10.42	Lt. Pay Carstensen	II.	gef.	A	
9.10.42	Ofw. Hans Würschinger	6.	gef.	A	
22.10.42	Lt. Erich Bindert	II.	verw.	A	
27.10.42	Ofw. Fritz Lüer	6.	v.	A	
17.11.42	Fw. Gerhard Büter	5.	gef.	A	
26.11.42	Uffz. Wolfgang Bierstedt	5.	gef.	A	
2.12.42	Lt. Werner Schaefer	4.	v.	A	
28. 2.43	Lt. Johann Kuttner	4.	gef.	M	
21. 3.43	Fw. Josef Vavra	5.	verw.	M	
22. 3.43	Uffz. Erwin Czempiel	4.	gef.	M	
24. 3.43	Lt. Walter Hömke	6.	v.	M	
24. 3.43	Oblt. Herfried Körner	6.	v.	M	
24. 3.43	Oblt. Rudolf Sinner	6.	verw.	M	
31. 3.43	Uffz. Konstantin Benzien	4.	verw.	A	
5. 4.43	Uffz. Rolf Pilz	5.	v.	A	
13. 4.43	Uffz. Kurt Krumrey	5.	verw.	M	
15. 4.43	Lt. Joachim Seifert	4.	verw.	M	
17. 4.43	Gefr. Wolfgang Korn	5.	verw.	A	
19. 4.43	Hptm. Ferdinand Vögl	4.	verw.	A	
22. 4.43	Fw. Hans Bühmann	4.	verw.	A	
22. 4.43	Uffz. Heinz Golletz	6.	v.	A	
22. 4.43	Uffz. Kurt Krumrey	5.	gef.	M	
22. 4.43	Fw. Rudolf Lenz	6.	v.	A	
26. 4.43	Uffz. Arnulf Gottschall	5.	verw.	A	
26. 4.43	Uffz. Reinhold Hahn	6.	v.	A	
29. 4.43	Lt. Bernhard Schneider	II.	v.	M	

30. 4.43	Uffz. Heinz Brunn	6.	v.	M	
9. 5.43	Fw. Josef Brandl	4.	v.	M	
9. 5.43	Uffz. Otto Hein	4.	verw.	M	
13. 5.43	Uffz. Josef Gerten	4.	verw.	M	
15. 5.43	Ofw. Franz Stigler	6.	verw.	M	
21. 5.43	Lt. Johannes Jung	6.	verw.	M	
22. 5.43	FjOfw. Alfred Müller	4.	verw.	M	
28. 5.43	Flg. Julius Greczmal	4.	v.	M	
6. 6.43	Lt. Hans Nitzsche	6.	v.	M	
7. 6.43	Fw. Albin Dorffer	6.	KG	A	
7. 6.43	Lt. Hans-Ulrich Kornstädt	4.	KG	M	
10. 6.43	Lt. Erich Buschek	4.	v.	M	
10. 6.43	Uffz. Friedrich Cziossek	6.	v.	M	
10. 6.43	Uffz. Helmut Hefter	6.	gef.	M	
10. 6.43	Uffz. Robert Karlsböck	6.	v.	M	
10. 6.43	Lt. Wilhelm Kuetsgens	6.	v.	M	
10. 6.43	Lt. Hans Lewes	5.	gef.	M	
10. 6.43	Uffz. Meinhard Mondry	4.	v.	M	
10. 6.43	Fw. Erwin Sinnwell	6.	v.	M	
10. 6.43	Uffz. Fritz Stumpf	4.	v.	M	
12. 6.43	Uffz. Karl Burger	6.	(v.)	M	zurück
15. 6.43	Uffz. Heinz Dierck	5.	v.	M	
15. 6.43	Uffz. Gerhard Prziklink	6.	gef.	A	
18. 6.43	Uffz. Herbert Lotter	5.	v.	M	
5. 7.43	Ofw. Peter Fassbender	5.	gef.	M	
5. 7.43	Ofhr. Hans Kohn	5.	verw.	M	
16. 7.43	Hptm. Ernst Börngen	5.	verw.	M	
16. 7.43	Uffz. Hermann Wulff	4.	gef.	M	
18. 7.43	Lt. Peter Lux	5.	v.	M	
23. 7.43	Oblt. Walter Otte	5.	gef.	M	
23. 7.43	Lt. Antonius Wöffen	5.	verw.	M	
25. 7.43	Ofw. Fritz Meikstatt	5.	v.	M	
25. 7.43	Uffz. Albert Salzer	4.	gef.	M	
4. 9.43	Ofw. Wilhelm Schülermann	6.	gef.	R	
6. 9.43	Oblt. Dankward v. Maltzahn	II.	gef.		
15. 9.43	Uffz. Heinrich Prein	5.	v.		
4.10.43	Uffz. Gerhard Dovedeit	4.	verw.	R	
4.10.43	Fw. Hans Fenske	6.	gef.	W	
14.10.43	Gefr. Karl Kühne	6.	verw.	W	
18.10.43	Uffz. Friedrich Wehrse	5.	gef.	W	
30.10.43	Fw. Otto Monska	6.	verw.	W	
26.11.43	Fw. Otto Monska	6.	verw.	W	
26.11.43	Uffz. Maximilian Soentgerath	6.	verw.	W	
29.11.43	Uffz. Jonny Böttcher	4.	v.	R	
29.11.43	Fw. Adolf Heidenreich	5.	gef.	R	
1.12.43	Lt. Heinrich Kapteina	4.	gef.	W	
1.12.43	Uffz. Karl Schmitz	6.	verw.	W	
1.12.43	Oblt. Herbert Schramm	5.	gef.	W	
11.12.43	Uffz. Konstantin Benzien	4.	v.	W	
11.12.43	Lt. Gustav Herbold	5.	gef.	W	
11.12.43	Uffz. Hans Markgraf	8.?	verw.	W	
14.12.43	Lt. Heinrich Steis	4.	gef.	R	
19.12.43	Uffz. Arnulf Gottschall	5.	gef.	O	

25.12.43	Uffz. Franz Börschel	5.	gef.	R	
25.12.43	Lt. Heinz-Jürgen Liepelt	II.	gef.	R	
5. 1.44	Uffz. Gustav Bartoschewitz	6.	gef.	R	
9. 1.44	Ofw. Herbert Bonnak	5.	gef.	R	
29. 1.44	Oblt. Willy Kientsch	6.	gef.	R	
29. 1.44	Uffz. Walter Schimak	6.	gef.	R	
30. 1.44	Lt. Anton Bähr	4.	gef.	W	
30. 1.44	Uffz. Hans Seyringer	4.	verw.	W	
11. 2.44	Fw. Erich Dopler	5.	gef.	R	
11. 2.44	Lt. Herbert Wagner	II.	verw.	R	
11. 2.44	Lt. Hans-Joachim Sünderhauff	4.	gef.	W	
11. 2.44	Lt. Helmut Tiedke	6.	verw.	R	
11. 2.44	Ofhr. Fritz Todt	6.	gef.	R	
20. 2.44	Ofhr. Günter Sperrschneider	4.	gef.	R	
21. 2.44	Uffz. Franz Kiebusch	5.	verw.	R	
22. 2.44	Uffz. Joachim Kunze	6.	verw.	R	
25. 2.44	Uffz. Heinz Liebermann	6.	verw.	O	
25. 2.44	Lt. Eberhard Schade	6.	verw.	R	
4. 3.44	Fw. Gerd Gebbing	4.	gef.	R	
4. 3.44	Lt. Alois Knaus	4.	gef.	R	
4. 3.44	Uffz. Maximilian Soentgerath	6.	verw.	R	
8. 3.44	gefr. Günter Latt	6.	gef.	R	
8. 3.44	Uffz. Otfried Schmidt	5.	gef.	R	
16. 3.44	Gefr. Lothar Krause	5.	verw.	R	17.3.44 gestorben
18. 3.44	Lt. Paul Abraham	5.	verw.	R	
18. 3.44	Lt. Reinhold Hubert	6.	gef.	R	
18. 3.44	Lt. Herbert Wagner	II.	gef.	R	
18. 3.44	Uffz. Paul Wilken	4.	gef.	R	
18. 3.44	Fw. Otto Zörner	6.	gef.	R	
23. 3.44	Ofhr. Adolf Oberhofer	6.	gef.	R	
1. 4.44	Uffz. Josef-Friedrich Ludwig	4.	gef.	R	
1. 4.44	Uffz. Kurt Nuding	6.	gef.	R	
4. 4.44	Uffz. Günter Herbst	5.	gef.	R	
7. 4.44	Ofw. Hans-Peter Berner	II.	gef.	R	
7. 4.44	Gefr. Josef Jenniges	5.	verw.	R	
8. 4.44	Ofhr. Rudolf Brehl	5.	gef.	R	
8. 4.44	Fw. Otto Monska	6.	verw.	R	
8. 4.44	FjOfw. Alfred Müller	4.	verw.	R	
8. 4.44	Lt. Horst Sauer	4.	gef.	R	
8. 4.44	Hptm. Erich Schreiber	II.	gef.	R	
11. 4.44	Lt. Eberhard Schade	6.	verw.	R	
12. 4.44	Ogfr. Hans Hermann Hüter	6.	gef.	R	
12. 4.44	Uffz. Kurt Schwalbe	6.	gef.	R	
13. 4.44	Uffz. Georg Dolata	5.	verw.	R	
13. 4.44	Uffz. Erich Knoblich	6.	verw.	R	
19. 4.44	Uffz. Arfst Arfsten	6.	verw.	R	
19. 4.44	Fw. Hans Jürgens	5.	gef.	R	
19. 4.44	Fw. Karl Kampe	5.	gef.	R	
19. 4.44	Uffz. Rolf Löhmer	5.	verw.	R	
19. 4.44	Uffz. Helmut Ölkers	6.	gef.	R	
19. 4.44	Uffz. Werner Schwarz	5.	gef.	R	
22. 4.44	Ofw. Karl Mentnich	4.	verw.	R	
24. 4.44	Fw. Heinz Gasch	5.	gef.	R	

24. 4.44	Gefr. Friedrich Heilmann	4.	gef.	R	
24. 4.44	Uffz. Edmund Linhart	5.	gef.	R	
1. 5.44	Lt. Erwin Baumgarten	5.	verw.	R	
1. 5.44	Uffz. Josef Wehler	6.	gef.	R	
7. 5.44	Uffz. Franz Ruhstorfer	6.	gef.	R	
8. 5.44	Ofhr. Heribert Franzisket	4.	gef.	R	
8. 5.44	Uffz. Heinz Liebermann	6.	gef.	R	
8. 5.44	Fw. Otto Monska	6.	gef.	R	
11. 5.44	Ogfr. Erich Reutlinger	5.	verw.	R	
12. 5.44	Uffz. Herbert Salm	5.	gef.	R	
19. 5.44	Fw. Eberhard Blume	4.	verw.	R	
19. 5.44	Uffz. Rolf Löhmer	5.	gef.	R	
19. 5.44	Uffz. Kurt Schanze	4.	verw.	R	26.5.44 gestorben
24. 5.44	Uffz. Rudolf Nebgen	4.	verw.	R	
24. 5.44	Lt. Hans Rödlich	6.	gef.	R	
27. 5.44	Lt. Joachim v. Buddenbrock	6.	gef.	R	
27. 5.44	Uffz. Waldemar Kronenberger	6.	gef.	W	
27. 5.44	Fw. Rudolf Philipp	6.	gef.	W	
28. 5.44	Hptm. Eberhard Bock	5.	gef.	R	
28. 5.44	Uffz. Gerhard Franke	4.	gef.	R	
28. 5.44	Lt. Gerhard Wummke	4.	gef.	R	
30. 5.44	Uffz. Werner Altenheim	6.	verw.	R	
30. 5.44	Uffz. Ferdinand Lambert	7.	verw.	R	
21. 6.44	FjFw. Horst Schramm	6.	gef.	Ö	
2. 7.44	Uffz. Gottlieb Czerny	5.	verw.	B	
2. 7.44	Uffz. Hans Dubied	7.	verw.	B	
2. 7.44	Uffz. Frieder Marc	5.	verw.	B	
2. 7.44	Lt. Walter Prinz	5.	gef.	B	
2. 7.44	Fw. Alfred Stahl	5.	verw.	B	
2. 7.44	Ofw. Herbert Schmitz	4.	v.	B	
2. 7.44	Uffz. Josef Wetzke	5.	verw.	B	
7. 7.44	Uffz. Hans-Dieter Jungbecker	4.	gef.	B	
8. 7.44	Oblt. Hans Gehring	4.	gef.	Ö	
9. 7.44	Uffz. Ernst Fender	5.	gef.	B	
9. 7.44	Lt. Till Hansen	II.	gef.	B	
14. 7.44	Lt. Anton Kuhn	5.	gef.	B	
16. 7.44	Uffz. Otto Hilpert	4.	gef.	B	
16. 7.44	Lt. Rüdiger Stöckhardt	4.	gef.	B	
18. 7.44	Uffz. Rolf Ingenhoff	6.	gef.	Ö	
18. 7.44	Uffz. Wilhelm Krejci	6.	gef.	R	
19. 7.44	Fhr. Kurt Rüdiger	6.	verw.	Ö	20.7.44 gestorben
20. 7.44	FjOfw. Alfons Dahlhäuser	6.	v.	R	
20. 7.44	Uffz. Edgar Reiner	5.	gef.	R	
20. 7.44	Uffz. Wilhelm Salinger	7.	verw.	R	
21. 7.44	Uffz. Heinz Müller	6.	verw.	R	
25. 7.44	Uffz. Josef Berghäuser	5.	gef.	Ö	
25. 7.44	Uffz. Eduard Daum	6.	gef.	Ö	
25. 7.44	Gefr. Heinz Linke	5.	gef.	Ö	
25. 7.44	Uffz. Siegfried Urtel	5.	gef.	Ö	
25. 7.44	Lt. Eberhard Müller	6.	v.	Ö	
27. 7.44	Ofw. Helmut Hugler	6.	gef.	B	
27. 7.44	Ofw. Friedrich Jaschonnek	4.	gef.	B	
27. 7.44	Oblt. Friedrich Kohlweiß	II.	gef.	W	

29. 7.44	Uffz. Herbert Brüll	4.	gef.	R	
29. 7.44	Gefr. August Conti		(v.)	R	
5. 8.44	Uffz. Ernst Masberg	6.	gef.	R	
5. 8.44	Ofhr. Martin Schieck	4.	verw.	R	
5. 8.44	Uffz. Hans Schröter	5.	verw.	R	
6. 8.44	Oblt. Karl-Heinz Kapp	4.	gef.	Ö	
7. 8.44	Ofhr. Herbert Bertholdt	4.	gef.	Ö	
7. 8.44	Lt. Antonius Wöffen	5.	verw.	Ö	
16. 8.44	Uffz. Alfred Hanagarth	6.	verw.	R	
16. 8.44	Uffz. Adolf Knaus	7.	gef.	R	
16. 8.44	FjOfw. Alfred Müller	4.	gef.	R	
16. 8.44	Uffz. Wilhelm Salinger	7.	verw.?	R	
23. 8.44	FjFw. Herbert Sahrhage	6.	gef.	Ö	
23. 8.44	Uffz. Fritz Zimmerer	6.	gef.	Ö	
24. 8.44	Uffz. Josef Krainer	7.	gef.	Ö	
25. 8.44	Uffz. Helmut Händel	7.	verw.	Ö	
29. 8.44	Uffz. Heinz Tampier	5.	gef.	R	
30. 8.44	Uffz. Horst Boeddecker	6.	verw.		
11. 9.44	Uffz. Hans Dubied	7.	gef.	R	
11. 9.44	Oblt. Heinz Eckrich	II.	gef.	R	
11. 9.44	Uffz. Erich Knoblich	6.	gef.	R	
11. 9.44	Fhr. Rudolf Münzer	6.	gef.	R	
11. 9.44	Ofhr. Otwin Pfundner	5.	gef.	R	
11. 9.44	Lt. Josef Torfer	5.	gef.	R	
12. 9.44	FjUffz. Dietrich Hinnerkort	6.	gef.	R	
12. 9.44	Uffz. Anton Billinger	6.	gef.	R	
23. 9.44	Fw. Franz Bogenreiter	6.	verw.	R	
23. 9.44	Uffz. Günther Krölls	6.	gef.	W	
26. 9.44	Lt. Alfred Belz	5.	gef.	W	
26. 9.44	Fw. Roland Haselbach	7.	KG	W	
26. 9.44	Fhr. Horst Schneider	6.	v.	W	
27. 9.44	Uffz. Helmut Wesche	6.	v.	W	
29. 9.44	FjUffz. Armin Heymons	5.	v.	W	
29. 9.44	Lt. Walter Siebenmark	5.	verw.	W	
2.11.44	Lt. Neupert		verw.	R	
2.11.44	Hptm. Herbert Rehfeld	8.	verw.	R	
2.11.44	Fw. Bruno Stolzenburg	5.	gef.	R	
12.11.44	Uffz. Horst Conrad	6.	gef.	R	
21.11.44	Ogfr. Gerhard Blesel	6.	gef.	R	
21.11.44	Ofw. Gerhard Borutzke	6.	gef.	R	
21.11.44	Fhr. Josef Klotz	7.	v.	R	
21.11.44	Fw. Hans Lexow	5.	verw.	R	
21.11.44	Fw. Rudolf Schneider	8.	v.	R	
21.11.44	Uffz. Werner Altenhein	6.	gef.	R	
26.11.44	Lt. Gerhard Bitter	5.	verw.	R	
26.11.44	Lt. Siegfried Dellin	7.	verw.	R	gestorben 21.2.45
26.11.44	FjUffz. Claus Hampel	6.	verw.	R	
26.11.44	Ofhr. Arno Paffrath	5.	verw.	R	
26.11.44	Ofw. Erich Teubner	6.	gef.	R	
26.11.44	FjUffz. Hans Utz	7.	gef.	R	
3.12.44	Fw. Horst Grunow	7.	verw.	R	gestorben 20.12.41
3.12.44	FjUffz. Werner Just	5.	v.	R	
3.12.44	Gefr. Kurt Miez	7.	v.	R	

3.12.44	Ofw. Otto Schmitt	6.	KG	R
5.12.44	Uffz. Wilfried Gerlach	6.	gef.	R
5.12.44	Uffz. Wilhelm Hornberger	5.	gef.	R
5.12.44	FjUffz. Christian Kästner	5.	gef.	R
5.12.44	Fw. Heinrich Prohaska	5.	verw.	R
12.12.44	Gefr. Helmut Laub	6.	verw.	R
12.12.44	Major Walter Spies	Stab/II.	gef.	R
17.12.44	Gefr. Gerhard Breiter	8.	gef.	R
17.12.44	Uffz. Martin Etzler	8.	gef.	R
17.12.44	Hptm. Fritz Keller	Stab/II.	verw.	R
17.12.44	Ogfr. Helmut Lüder	8.	verw.	R
17.12.44	Hptm. Herbert Rehfeld	8.	gef.	R
17.12.44	Uffz. Wilhelm Salinger	7.	verw.	R
18.12.44	FjUffz. Hans Schwarz	7.	verw.	R
23.12.44	Oblt. Klaus Meinert	7.	gef.	R
23.12.44	Uffz. Günther Packe	8.	gef.	R
24.12.44	Gefr. Eberhard Rau	7.	verw.	R
24.12.44	Gefr. Hellmuth Winter	7.	gef.	R
25.12.44	Fw. Fritz Koal	6.	verw.	R
25.12.44	Hptm. Herbert Kutscha	Stab/II.	verw.	R
25.12.44	Gefr. Friedrich Lembke	7.	v.	R
25.12.44	Uffz. Frieder Marc	7.	verw.	R
25.12.44	Fw. Karl-Heinz Schröder	6.	verw.	R
26.12.44	Ofw. Alfred Heidel	II.	gef.	R
26.12.44	Uffz. Karl-Heinz Petersen	8.	gef.	R
26.12.44	Uffz. Georg Staroschzik	8.	gef.	R
27.12.44	Gefr. Julius Leitner	6.	v.	R
27.12.44	Uffz. Hans Markgraf	8.	verw.	W
27.12.44	Lt. Gernot Stein	7.	v.	W
12.44	Gefr. Wolfgang Korn	5.	v.	W
1. 1.45	Uffz. Petermichel Gisevius	7.	gef.	W
1. 1.45	Uffz. Johannes Härtlein	7.	KG	W
14. 1.45	Ofw. Alfred Masurek	5.	gef.	R
21. 1.45	Hptm. Gerhard Hoyer	Stab/II.	gef.	R
22. 1.45	Uffz. Friedrich Metz	8.	verw.	R
1.45	FjUffz. Claus Hampel		v.	W
9. 2.45	Ofhr. Herbert Jedamski	8.	gef.	R
11. 2.45	Ogfr. Egon Funck	7.	verw.	R
22. 2.45	Ofw. Reinhold Kühl	5.	gef.	R
25. 2.45	Ogfr. Otto Deck	5.	verw.	R
25. 2.45	Lt. Wilhelm Hahn	6.	verw.	R
25. 2.45	Uffz. Helmut Händel	7.	verw.	R
25. 2.45	Uffz. Hans Mayer	7.	gef.	R
25. 2.45	Uffz. Wolf Vielstich	6.	verw.	R
25. 2.45	Uffz. Gottfried Wunder	7.	gef.	R
2.45	Uffz. August Conti		v.	R
1. 3.45	Fw. Eberhard Holzer	5.	gef.	R
1. 3.45	Ogfr. Georg Karch	7.	gef.	R
1. 3.45	Ogfr. Hasso Mardorf	7.	verw.	R
1. 3.45	Lt. Walter Siebenmark	5.	v.	R
1. 3.45	Fw. Heinz Zimmermann	5.	gef.	R
2. 3.45	Oblt. Wolfgang Herkner	6.	gef.	R
11. 3.45	Uffz. Franz Lamminger	6.	v.	R

11. 3.45	Lt. Antonius Wöffen	6.	v.	R	zurück
11. 3.45	Fw. Hans-Joachim Karow	7.	v.	R	
19. 3.45	Uffz. Ferdinand Lambert	7.	verw.	R	
19. 3.45	Oblt. Hans-Werner Roth	6.	gef.	R	
25. 3.45	Fw. Xaver Forster		v.	R	
25. 3.45	Ofhr. Hans Weis		v.	R	
25. 3.45	Oblt. Peter Hauer		gef.	R	
25. 3.45	Uffz. Hubert Ruhe		v.	R	
28. 3.45	Fw. Karl Feustel		v.	R	
28. 3.45	Uffz. Heinz Kunzler		verw.	R	
28. 3.45	Uffz. Armin Schröder		v.	R	
30. 3.45	Uffz. Horst Dohring		v.	R	
30. 3.45	Uffz. Otto Hölzl		v.	R	
30. 3.45	Fhr. Wolfgang Küffner		v.	R	
30. 3.45	Oblt. Erwin Baumgarten	5.	gef.	R	
30. 3.45	Lt. Arno Paffrath	5.	verw.	R	
1. 4.45	Lt. Alfred Thiel	6.	KG R 23.12.1970		
11. 4.45	Uffz. Reutlinger	5.	v.	R	
21. 4.45	Lt. Junge	5.	gef.	R	
4.45	Oblt. Hilgendorf		v.	R	
4.45	Oblt. Günther Hahn		v.	R	
4.45	Oblt. Baumgarten		v.	R	
4.45	Lt. Schmitt		v.	R	
4.45	Lt. Twittmann		v.	R	
22. 4.45	Lt. Hans Rudolf Kose	1.	v.	R	
4.45	Fhr. Wichmann		v.	R	

III./JG 27

4. 9.39	Lt. Heinrich Sannemann	I./1	verw.	R	
22. 2.40	Uffz. Kurt Hoppe	1./1	verw.		
10. 5.40	Lt. Edwin Dutel	2./1	verw.	W	
10. 5.40	Ogfr. Johannes Scheibe	3./1	?	R	
20. 5.40	Lt. Horst Braxator	3./1	gef.	W	
20. 5.40	Uffz. August Raab	1./1	verw.	W	
22. 5.40	Gefr. Wolfgang Gent	3./1	(v.)	W	zurück
23. 5.40	Uffz. Heinz Gillert	1./1	(v.)	W	zurück
23. 5.40	Uffz. Paul Widmer	2./1	v.	W	
26. 5.40	Uffz. Rudolf Vogel	1./1	gef.	W	
27. 5.40	Lt. Herbert Wasserzier	1./1	KG	W	zurück
5. 6.40	Uffz. Artur Tismer	1./1	KG	W	zurück
6. 6.40	Lt. Hammerschmidt		(v.)	W	zurück
6. 6.40	Lt. Hans Lass	1./1	verw.	W	
14. 6.40	Ogfr. Walter Hillgruber	1./1	verw.	W	
16. 6.40	Uffz. Hans Brandt	2./1	gef.	W	
16. 6.40	Uffz. Fritz Stahn	2./1	gef.	W	
19. 7.40	Lt. Erbo Graf v. Kageneck	2./1	verw.	E	
21. 7.40	Lt. Heinz Kroker	1./1	gef.	E	
25. 7.40	Oblt. Karl-Heinz Kirstein	Stab/III.	gef.	E	
8. 8.40	Uffz. Ludwig Girrba	3./1	v.	W	
8. 8.40	Gefr. Ernst Nittmann	1./1	verw.	E	
11. 8.40	Uffz. Rüdiger Menz	2./1	v.	W	
16. 8.40	Oblt. Hans-Volkert Rosenboom	3./1	gef.	E	
26. 8.40	Uffz. Erich Ackmann	3./1	v.	E	

30. 8.40	Fw. Georg Lehmann	2./1	gef.	E	
6. 9.40	Gefr. Ernst Nittmann	1./1	KG	E	
6. 9.40	Hptm. Joachim Schlichting	Stab/III.	KG	E	
6. 9.40	Fhr. Otto Kargl	2./1	verw.	W	
9. 9.40	Uffz. Karl Bern oder Born	1./1	v.	E	
18. 9.40	Gefr. Walter Glöckner	9.	KG	E	
18. 9.40	Fw. Ernst Schulz	9.	KG	E	12.12.40 gestorben
20. 9.40	Uffz. Erich Clauser	9.	v.	E	
27. 9.40	Gefr. Werner Rethfeldt	9.	verw.	E	
30. 9.40	Oblt. Karl Fischer	7.	KG	E	
7.10.40	Fhr. Lothar Bartsch	9.	KG	E	
15.10.40	Oblt. Günther Deicke	8.	KG	E	
24.10.40	Uffz. Ulrich Linke	8.	v.	W	
27.10.40	Oblt. Anton Poitner	8.	KG	E	
28.12.40	Gefr. Georg Pittner	10.	gef.	R	
6. 4.41	Ofw. Adolf Faltings		gef.		
6. 4.41	Oblt. Arno Becker	8.	gef.	G	
6. 4.41	Lt. Klaus Faber	8.	KG	G	zurück
6. 4.41	Ofw. Gerhard Frömming	8.	verw.	G	
20. 4.41	Oblt. Herbert Wasserzier	7.	gef.	G	
25. 6.41	Uffz. Ludwig Bender	9.	verw.	O	
27. 6.41	Lt. Franz Rohrer	9.	v.	O	
27. 6.41	Ofw. Hans Umbach	8.	v.	O	
14. 7.41	Uffz. Hans Fahrenberger	8.	(v.)	O	zurück
20. 7.41	Uffz. Adolf Thiel	7.	gef.	O	
27. 7.41	Gefr. Hans Füntmann	8.	v.	O	
28. 7.41	Fw. Friedrich Grimpe	7.	v.	O	
29. 7.41	Uffz. Albin Dorfer	8.	(v.)	O	zurück
29. 7.41	Uffz. Gerhard Sdun	8.	verw.	O	
31. 7.41	Uffz. Hans-Günther Appel	9.	gef.	O	
31. 7.41	Fhr. Hans Schulze	8.	gef.	O	
10. 8.41	Ofw. Walter Schmauder	8.	verw.	O	
25. 8.41	Ofw. Heinrich Rosenberg	9.	verw.	O	
11. 9.41	Lt. Hans Richter	8.	gef.	O	
19. 9.41	Fw. Ernst Riepe	9.	v.	O	
25. 9.41	Ofw. Franz Blazytko	9.	KG	O	
2.10.41	Gefr. Herbert Ritter	9.	verw.	O	
18.12.41	Lt. Gerhard Eberle	9.	verw.	A	
22.12.41	Fw. Erich Wassermann	7.	gef.	A	
24.12.41	Oblt. Erbo Graf v. Kageneck	9.	verw.	A	
11. 1.42	Lt. Heinz Pietsch	7.	KG	A	
30. 1.42	Lt. Klaus Faber	9.	verw.	A	
13. 2.42	Uffz. Alfred Schmidt	8.	v.	A	
27. 2.42	Uffz. Josef Lenz	8.	KG	A	
27. 2.42	Lt. Wolf-Dietrich Sirc	7.	KG	A	
18. 3.42	Lt. Horst Heike	8.	v.	A	
2. 4.42	Fw. Helmut Luxembourg	Stab/III.	gef.	I	
2. 4.42	Fw. Karl Witzel	Stab/III.	verw.	I	
18. 5.42	Lt. Rudolf Weinfurtner	10.	gef.	A	
22. 5.42	Uffz. Gerhard Sdun	8.	verw.	A	
29. 5.42	Lt. Erik v. Fritsch	9.	KG	A	
11. 6.42	Uffz. Fritz Zeller	10.	v.	A	
15. 6.42	Uffz. Karl-Heinz Panier	10.	KG	A	
8. 7.42	Fw. Kurt Maraun	8.	verw.	A	

14. 7.42	Fw. Karl Waibel	7.	v.	A	
4. 8.42	Fw. Wilhelm Stegmann	9.	KG	A	
31. 8.42	Fw. Helmut Kabisch	7.	verw.	A	
31. 8.42	Oblt. Hermann Tangerding	7.	gef.	A	
1. 9.42	Fw. Fritz Gahr	7.	KG	A	
2. 9.42	Oblt. Wilhelm Scheiter	8.	KG	A	
11. 9.42	Fw. Walter Fink	7.	KG	A	
21. 9.42	Uffz. Bernhard v. Arnswaldt	9.	gef.	A	
7.10.42	Uffz. Hermann Flendt	9.	KG	A	
9.10.42	Fw. Werner Fingerhuth	7.	KG	A	
13.10.42	Lt. Erich Schöffbeck	7.	v.	A	
14.10.42	Ofw. Heinrich Rosenberg	9.	verw.	A	
15.10.42	Uffz. Kühn		gef.	A	
24.10.42	Oblt. Willi Althof	7.	verw.	A	
25.10.42	Lt. Werner Boden	9.	gef.	A	
26.10.42	Lt. Helmuth Franzl	9.	KG	A	
26.10.42	Uffz. Erich Krainik	8.	v.	A	
4.11.42	Lt. Eberhard Schmidt	Stab/III.	gef.	A	
28.11.42	Fw. Heinz-Albrecht Drunk	9.	v.	M	
6. 4.43	Uffz. Erich Dreyer	9.	gef.	M	
13. 4.43	Lt. Franz		verw.	M	
16. 4.43	Fw. Hans-Günther Junge		gef.	M	
19. 4.43	Uffz. Wolfgang Fischer	7.	gef.	A	
30. 4.43	Fw. Hugo Dalkner	8.	verw.	M	
5. 3.43	Oblt. Günther Hannak	7.	KG	M	
6. 5.43	Uffz. Gorrisch		verw.	A	
6. 5.43	Fw. Viktor Gruber		verw.	A	
6. 5.43	Uffz. Hans-Joachim Rohrlack	7.	gef.	I	
8. 7.43	Uffz. Günter Hübner	8.	gef.	M	
13. 7.43	Lt. Kurt Wetter	7.	gef.	M	
14. 7.43	Uffz. Josef Zeitlinger	9.	verw.	M	
16. 7.43	Uffz. Gerhard Hacke	8.	gef.	M	
16. 7.43	Uffz. Horst Scherber	7.	v.	M	
16. 7.43	Lt. Jürgen Vogel	9.	gef.	M	
17. 7.43	Oblt. Wolf Ettel	8.	gef.	M	
17. 7.43	Uffz. Albert Mödl	9.	v.	M	
17. 7.43	Ofw. Alfred Schulze	9.	v.	M	
17. 7.43	Lt. Robert Wies	Stab/III.	v.	M	
26. 7.43	Uffz. Günther Striebel	7.	verw.	I	
12. 9.43	Lt. Kurt Fadschild	8.	verw.	B	
14. 9.43	Uffz. Herbert Langer	8.	gef.	B	
28. 9.43	Uffz. Otto Mühlbauer	8.	verw.	G	
4.10.43	Uffz. Rudi Bauer	9.	gef.	M	
4.10.43	Uffz. Jakob Herweg	9.	gef.	M	
5.10.43	Uffz. Alfred Kluss	9.	v.	M	
5.10.43	Uffz. Karl Schaffhauser	7.	KG	G	zurück
8.10.43	Lt. Werner Gutzmann	8.	v.	G	
22.10.43	Fw. Johann Sahl	8.	gef.	G	
22.10.43	Uffz. Karl Stumpf	9.	gef.	G	
28.10.43	Ofw. Hans Niederhöfer	8.	verw.	M	
10.11.43	Uffz. Gerhard Albert	8.	gef.	M	
13.11.43	Lt. Hans-Joachim Schliedermann		verw.	M	
1.12.43	Lt. Gerhard Stamm	Stab/III.	gef.	M	

6.12.43	Uffz. Wilhelm Hensel	7.	gef.	G	
14.12.43	Lt. Peter Werfft		verw.		
14.12.43	Uffz. Rolf Steinberg	9.	v.	G	
20.12.43	Fw. Rudi Dietz	7.	gef.	G	
24. 2.44	Oblt. Ludwig Bauer	Stab/III.	verw.		
25. 2.44	Uffz. Werner Pflüger	7.	v.	M	
19. 3.44	Oblt. Erich Bindert	Stab/III.	verw.	Ö	
19. 3.44	Uffz. Heinrich Pothmann	8.	v.	B	
19. 3.44	Uffz. August Schaff	8.	verw.	B	
2. 4.44	Uffz. Rudolf Muras	8.	v.	B	
4. 4.44	Uffz. Karl Höchtl	7.	gef.		
6. 4.44	Uffz. Oskar Wolf	8.	gef.	Ö	
12. 4.44	Uffz. Fritz Meier	9.	verw.	Ö	
19. 4.44	Uffz. Theo Heckmann	7.	verw.	M	
19. 4.44	Gefr. Fritz-Dietrich Reckemeier	7.	verw.		
23. 4.44	Fhr. Rudolf Eschler	8.	gef.	B	
12. 5.44	Fw. Ludwig Haunschild	9.	gef.	R	
12. 5.44	Uffz. Adolf Krebs	8.	gef.	R	
12. 5.44	Lt. Karl-Heinz Kuehl	9.	gef.	R	
12. 5.44	Fw. Alfred Stückler	8.	verw.	R	
14. 5.44	Fw. Wolfgang Döring	8.	verw.	B	
14. 5.44	Uffz. Gerhard Siegling	7.	v.	I	
19. 5.44	Uffz. Friedrich Ullrich	8.	gef.	R	
19. 5.44	Lt. Peter Werfft	9.	verw.	R	
19. 5.44	Ofhr. Friedrich Hugo Sieck	9.	verw.	R	
24. 5.44	Gefr. Eduard Jürgenschellert	8.	gef.	Ö	
24. 5.44	Gefr. Hans Kelpin	9.	gef.	Ö	
24. 5.44	Uffz. Heinz Minkoley	9.	gef.	Ö	
28. 5.44	Gefr. Herbert Curth	8.	verw.	R	
28. 5.44	Ofhr. Helmut Fanzer	8.	gef.	Ö	
28. 5.44	Uffz. Günther Weth	7. (E.)	gef.	R	
31. 5.44	Uffz. Josef Plachy	13.	verw.	M	
6. 6.44	Lt. Alexander Ottnad	8.	verw.	R	
9. 6.44	Fw. Franz Büsen	7. (E.)	gef.	W	
10. 6.44	Uffz. Werner Engelhardt	7. (E.)	(v.)	W	zurück
12. 6.44	Uffz. Josef Kaiser	9.	gef.	W	
12. 6.44	Gefr. Werner Raab	8.	gef.	W	
14. 6.44	Gefr. Walter Appel	8.	gef.	W	
14. 6.44	Fw. Harry Schopper	8.	verw.	W	
14. 6.44	Uffz. Giese		verw.	W	
15. 6.44	Uffz. Karl Gerstengarbe	7.	gef.	W	
15. 6.44	Uffz. Günther Stahlberg	7.	verw.	W	
22. 6.44	Uffz. Fritz Meier	9.	gef.	W	
23. 6.44	Lt. Hans-Hayo Hayessen	7.	gef.	W	
25. 6.44	Uffz. Günther Fritzsche	8.	(v.)	W	zurück
26. 6.44	Uffz. Albert Nagel	13.	verw.	W	
27. 6.44	Oblt. Hans Calame	12.	verw.	W	
27. 6.44	Fw. Rudolf Moyeis	10.	verw.	W	
27. 6.44	Uffz. Herbert Krall		verw.	W	
27. 6.44	Uffz. Franz Kussius	9.	verw.	W	
27. 6.44	Uffz. Günther Striebel	13.	gef.	W	
28. 6.44	Uffz. Karl-Heinz Bittorf	13.	verw.	W	
28. 6.44	Ogefr. Heinz Reuter	8.	v.	W	

29. 6.44	Lt. Fr.-Hugo Sieck	9.	verw.	W	
29. 6.44	Lt. Hannes Löffler	9.	v.	W	
29. 6.44	Fw. Richard Maiwald	7.	v.	W	
29. 6.44	Uffz. Otto Mühlbauer	8.	verw.	W	
30. 6.44	Lt. Hans-Gunnar Culemann	7.	v.	W	
30. 6.44	Fw. Heinrich Gruner	9.	v.	W	
30. 6.44	Lt. Erich Kopp	9.	v.	W	
30. 6.44	Uffz. Georg Schelle	9.	verw.	W	
2. 7.44	Uffz. Otto Mühlbauer	8.	verw.	W	
2. 7.44	Uffz. Johann Penz	7.	v.	W	
2. 7.44	Lt. Fritz Gromotka		verw.	W	
5. 7.44	Lt. Walter Baur	9.	verw.	W	
6. 7.44	Uffz. Schaper		verw.	W	
6. 7.44	Oblt. Ludwig Bauer	Stab/III.	v.	W	
6. 7.44	Lt. Erich Breunig	9.	v.	W	
7. 7.44	Uffz. Fritzsche		verw.	W	
7. 7.44	Ofhr. Ulf Bühler	13.	v.	W	
2. 8.44	Uffz. Hans Wabnegg	8.	gef.	R	
9. 8.44	Gefr. Hans Wartenberg	7.	gef.	R	
13. 8.44	Uffz. Rudolf Kort	9.	verw.	W	
16. 8.44	Gefr. Herbert Dusik	11.	v.	W	
16. 8.44	Gefr. Werner Goerke	10.	verw.	W	
16. 8.44	Ogfr. Rudolf Möllers	10.	verw.	W	
16. 8.44	Fw. Bruno Röhrle	10.	(v.)	W	zurück
18. 8.44	Uffz. Walter Arnold	9.	(v.)	W	zurück
18. 8.44	Gefr. Gerhard Kaden	10.	verw.	W	
18. 8.44	Lt. Alexander Ottnad	12.	KG	W	
18. 8.44	Uffz. Konrad Strzyss	12.	gef.	W	
18. 8.44	Ofhr. Josef Scheiber	10.	verw.	W	
19. 8.44	Gefr. Günther Arnold	12.	v.	W	
19. 8.44	Uffz. Franz Geiger	9.	v.	W	
19. 8.44	Uffz. Herbert Krall	11.	v.	W	
19. 8.44	Ogfr. Wilhelm Schäfer	12.	verw.	W	4.9.44 gestorben
23. 8.44	Fw. Heinrich Eickhoff	12.	gef.	W	
23. 8.44	Oblt. Dietrich Spönnagel	11.	verw.	W	
23. 8.44	Gefr. Josef Steigenberger	9.	gef.	W	
28. 8.44	Lt. Lothar Tissat	12.	v.	W	
29. 8.44	Uffz. Rudolf Weitz	10.	gef.	W	
11. 9.44	Hptm. Wilhelm Wagner	11.	gef.	R	
18. 9.44	Gefr. Heinrich Huft	9.	gef.	W	
19. 9.44	Fhr. Otto Mohr	10.	verw.	W	
21. 9.44	Uffz. Rudolf Kort	9.	gef.	R	
21. 9.44	Ofhr. Wilhelm Reuter	12.	gef.	R	
21. 9.44	Lt. Hans-Joachim Schliedermann	Stab/III.	v.	R	
21. 9.44	Fw. Sperlig		verw.	R	
25. 9.44	Ofhr. Theodor Kühnen	12.	(v.)	R	zurück
26. 9.44	Ofhr. Karl-Theodor Schwarz	9.	verw.	R	
5.10.44	Ofhr. Bernhard Bruns	9.	v.	R	
5.10.44	Fw. Ewald Hacker	10.	gef.	W	
5.10.44	Oblt. Kurt Heidenreich	9.	verw.	R	
5.10.44	Uffz. Bruno Koch	9.	v.	R	
5.10.44	Uffz. Werner Liebig	9.	KG	R	
6.10.44	Uffz. Theodor Kühnen	12.	v.	R	

12.10.44	Uffz. Dietrich Ackermann	9.	gef.	R	
12.10.44	Ofw. Rudolf Moycis	10.	gef.	R	
12.10.44	Lt. Friedrich Hugo Sieck	12.	gef.	R	
2.11.44	Lt. Kurt Fadschild	10.	gef.	R	
2.11.44	Hptm. Ernst-Ascan Gobert	10.	gef.	R	
2.11.44	Ogfr. Erich Heymann	10.	verw.	R	
2.11.44	Fw. Karl Knippen	10.	gef.	R	
2.11.44	Fw. Hermann Richter	9.	verw.	R	3.11.44 gestorben
2.11.44	Uffz. Hermann Sewrin	9.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Günther Späthe		verw.	R	
2.11.44	Uffz. Mittmann		verw.	R	
2.11.44	Uffz. Purmann		verw.	R	
26.11.44	Lt. ? Horst Lieb	11.	verw.	R	
26.11.44	Lt. Fritz Degenhardt		verw.	R	
26.11.44	Gefr. Manfred Mischner	9.	gef.	R	
26.11.44	FjUffz. Gerd Schmidt	9.	v.	R	
26.11.44	Gefr. Johann Schmid	10.	gef.	R	
26.11.44	Ofhr. Horst Thomsen v. Krohn	10.	gef.	R	
27.11.44	Oblt. Karl Kohl	11.	gef.	R	
27.11.44	Fw. Harry Schopper	11.	gef.	R	
27.11.44	Ofw. Heinrich Sperlich	11.	gef.	R	
17.12.44	Uffz. Josef Kummer	12.	gef.	R	
17.12.44	Ogfr. Rudolf Möllers	10.	gef.	R	
17.12.44	Fw. Konrad Volz	9.	verw.	R	
18.12.44	Uffz. Günther Fritzsche	11.	v.	R	
18.12.44	Uffz. Bernhard Grosse-Laxen	9.	gef.	R	
18.12.44	Uffz. Karl Grote	11.	verw.	R	
18.12.44	Hptm. Richard Hasenclever	Stab/III.	gef.	R	
18.12.44	Ogfr. Günther Herberg	10.	(v.)	R	zurück
18.12.44	Uffz. Hans Kauffeld	11.	verw.	R	
18.12.44	Uffz. Wolfgang Korn	12.	v.	R	
18.12.44	Gefr. Heinz Merkel	11.	gef.	R	
18.12.44	Ofhr. Josef Scheiber	10.	(v.)	R	zurück
23.12.44	Ofhr. Fritz Russ	Stab/III.	verw.	R	
24.12.44	Gefr. Karl Hirsch	12.	verw.	R	
25.12.44	Fw. Otto Kuhlo	9.	(v.)	W	
26.12.44	Uffz. Hans Benz	11.	gef.	R	
26.12.44	Uffz. Benno Kobsch	11.	v.	W	
26.12.44	Ofw. Hans Moser	9.	v.	W	
26.12.44	Fw. Bruno Röhrle	10.	verw.	R	
26.12.44	Fw. Karl Singer	12.	gef.	R	
1. 1.45	Uffz. Heinrich Frickmann	11.	gef.	W	
1. 1.45	Ogfr. Erich Heymann	10.	v.	W	
1. 1.45	Uffz. Heinrich Maus	12.	verw.	W	
5. 1.45	Uffz. August Schaff	11.	gef.	R	
23. 1.45	Uffz. Werner Engelhardt	10.	gef.	R	
8. 2.45	Lt. Horst Lieb	11.	gef.	R	
8. 2.45	Fw. Robert Rassel	11.	gef.	R	
13. 2.45	Uffz. Jakob Jourdan	12.	gef.	R	
21. 2.45	Lt. Siegfried Dellin	7.	gef.	R	
22. 2.45	Lt. Eugen Bau	9.	gef.	R	
24. 2.45	Fw. Ernst Duhme	12.	v.	R	
25. 2.45	Uffz. Fritz-Dietrich Reckemeier	12.	verw.	R	

2. 3.45	Fhr. Karl-Heinz Eidam	9.	gef.	R	
2. 3.45	Fw. Karl Schaffhauser	12.	gef.	R	
2. 3.45	Uffz. Erich Schulz	11.	gef.	R	
5. 3.45	Uffz. Max Ritzi	9.	v.	R	
20. 3.45	Ogfr. Artur Schwarz		verw.	R	
21. 3.45	Uffz. Hans Binder		gef.	R	
24. 3.45	Lt. Nikolaus Bauer		gef.	R	
24. 3.45	FjFw. Werner Geserich		gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Karl Jehle		gef.	R	
24. 3.45	Lt. Horst Kizina		gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Werner Piesker		gef.	R	
24. 3.45	Uffz. Ernst Roll		verw.	R	
24. 3.45	Uffz. Heinz Rösch		gef.	R	
24. 3.45	Fw. Heinz Schettler		gef.	R	
24. 3.45	Oblt. Dietrich Spannagel	11.	gef.	R	
24. 4.45	Fw. Chochbeck		gef.	R	
26. 4.45	Lt. Bodo Ring		gef.	R	
45	Uffz. Herbert Ritter		v.	R	

IV./JG 27

26. 5.43	Uffz. Gerhard Sdun	12.	gef.	M	
9. 6.43	Fw. Franz Reiter	10.	gef.	B	
9. 6.43	Uffz. Herbert Blohm	10.	gef.	B	
27. 6.43	Uffz. Horst Rüdiger	10.	gef.	G	
3. 7.43	Uffz. Ernst Milch	10.	gef.	G	
7. 7.43	Ofhr. Meinhard Quack	12.	verw.	M	
10. 7.43	Uffz. Hans Schafferus	12.	v.	M	
22. 7.43	Lt. Erwin Overmann	10.	gef.	G	
1. 8.43	Uffz. Max Graf	10.	gef.	M	
8. 8.43	Uffz. Werner Meyer	12.	verw.	A	
11. 8.43	Ofw. Maximilian Singer	10.	gef.	G	
13. 8.43	Uffz. Hans Schütz	11.	v.	M	
17. 9.43	Uffz. Kurt Nern	11.	gef.	M	
18. 9.43	Ofw. Wilhelm Morgenstern	10.	v.	M	
18. 9.43	Uffz. Gustav Dettmar	10.	KG	M	
19. 9.43	Uffz. Walter Terge	11.	v.	M	
26. 9.43	Fw. Heinz Keller	11.	gef.	G	
2.10.43	Lt. Johannes Wingerter	11.	verw.	M	
10.10.43	Oblt. Dietrich Boesler	12.	gef.	G	
31.10.43	Oblt. Alfred Burk	11.	gef.	B	
1.11.43	Uffz. Werner Deliga	11.	verw.	G	
17.11.43	Lt. Hans Hetzler	12.	verw.	M	
6.12.43	Lt. Günther Potrafke	10.	verw.	B	
8.12.43	Lt. Richard Kunkel	11.	gef.	B	
10.12.43	Lt. Wolfgang Hohls	11.	gef.	B	
16.12.43	Lt. Wolf Lang	Stab IV.	v.	B	
16.12.43	Fw. Ernst Hackl	12.	v.	B	
16.12.43	Uffz. Hans Dinesen	10.	gef.	B	
17.12.43	Hptm. Joachim Kirschner	Stab IV.	gef.	B	
17.12.43	Lt. Holger Lummerding	10.	v.	M	
17.12.43	Lt. Rolf Heißler	11.	gef.	B	

17.12.43	Fhr. Friedrich Thiel	10.	v.	M	
17.12.43	Uffz. Rolf André	11.	gef.	B	
22.12.43	Uffz. Franz Koderer	10.	v.	M	
12. 1.44	Oblt. Werner Küffner	12.	gef.	B	
14. 1.44	Uffz. Johann Jene	12.	verw.	B	
4. 2.44	Uffz. Hans Zippert	12.	verw.	B	
16. 3.44	Oblt. Günther Potrafke	10.	gef.	B	
19. 3.44	Lt. Hans Flor	10.	v.	B	
19. 3.44	Uffz. Werner Dittmann	10.	gef.	B	
19. 3.44	Uffz. Wilhelm Brose	10.	gef.	B	
19. 3.44	Uffz. Werner Tschertner	10.	gef.	B	
12. 4.44	Lt. Engelbert Degenhardt	10.	verw.	B	
12. 4.44	Uffz. Franz Arlt	Stab IV.	gef.	B	
23. 4.44	Uffz. Karl Nielsen	10.	verw.	B	
23. 4.44	Gefr. Joachim Neckels	12.	gef.	B	
23. 4.44	Fw. Albert Busenkell	11.	verw.	Ö	27.7.44 gestorben
24. 4.44	Uffz. Hans-Georg Kolberg	10.	gef.	R	
24. 4.44	Uffz. Clemens Metzinger	11.	gef.	R	
24. 4.44	Uffz. Josef Strümpf	11.	v.	R	
10. 5.44	Fw. Otto Kühn	12.	gef.	B	
10. 5.44	Fw. Georg Gerdes	12.	gef.	R	
10. 5.44	Ofw. Georg Heinelt	12.	gef.	B	
19. 5.44	Uffz. Kurt Dick	11.	gef.	R	
21. 5.44	Uffz. Gerhard Samaritter	10.	verw.	B	
24. 5.44	Ogfr. Hans Solotarew	10.	gef.	Ö	
24. 5.44	Oblt. Ernst-George Altnorthoff	10.	verw.	Ö	
28. 5.44	Fw. Werner Döring	12.	gef.	R	
29. 5.44	Uffz. Justin Schmalfuß	11.	gef.	Ö	
6. 6.44	Uffz. Walter Mitzinger	12.	gef.	B	
7. 6.44	Uffz. Chrysanth Bürger	Stab IV.	verw.	W	
8. 6.44	Fw. Gerhard Sonntag	12.	gef.	W	
10. 6.44	Lt. Gerhard Schindler	10.	verw.	W	
10. 6.44	Lt. Walter Rabenstein	10.	verw.	W	
10. 6.44	Uffz. Günther Kühn	11.	v.	W	
10. 6.44	Uffz. Hans Costabel	12.	v.	W	
10. 6.44	Ogfr. Horst-Günther Nitschke	Stab IV.	verw.	W	
12. 6.44	Oblt. Johann Neumayer	10.	verw.	W	
12. 6.44	Uffz. Günther Reinke	11.	gef.	W	
12. 6.44	Uffz. Günther Mahrenholz	11.	verw.	W	
12. 6.44	Uffz. Bernhard Große-Laxen	12.	verw.	W	
12. 6.44	Hptm. Otto Meyer	Stab IV.	verw.	W	
12. 6.44	Fw. Edmund Wieland	12.	verw.	W	
12. 6.44	Ogfr. Otto Wohlgemuth	12.	verw.	W	
17. 6.44	Lt. Ernst-Wilhelm Reinert		verw.	W	
22. 6.44	Lt. Manfred Hientzsch	10.	v.	W	
22. 6.44	Uffz. Heinz Schrubba	12.	gef.	W	
22. 6.44	Uffz. Franz Schreiner	10.	verw.	W	
23. 6.44	Uffz. Herbert Witt	11.	KG	W	
24. 6.44	Oblt. Rudolf Buschbeck	11.	v.	W	
24. 6.44	Gefr. Karl Kostka	15.	verw.	W	
26. 6.44	Ogfr. Siegfried Schneider	10.	gef.	W	
27. 6.44	Uffz. Hans Philipp	11.	verw.	W	
27. 6.44	Fw. Richter	15.	v.	W	

27. 6.44	Lt. Walter Rabenstein	15.	v.	W	
28. 6.44	Fw. Willy Bodle	10.	gef.	W	
29. 6.44	Uffz. Gregor Poppe	11.	gef.	W	
29. 6.44	Lt. Paul Becker	11.	v.	W	
30. 6.44	Stfw. Martin Damsch	11.	gef.	W	
30. 6.44	Uffz. Günther Klenner	15.	verw.	W	
1. 7.44	Ofw. Jänecke		verw.	W	
4. 7.44	Uffz. Max Binder	12.	v.	W	
4. 7.44	Lt. Manfred Thümmel	12.	verw.	W	
4. 7.44	Gefr. Franz Rehsler	15.	v.	W	
4. 7.44	Uffz. Walter Dörflinger	15.	gef.	W	
5. 7.44	Uffz. Friedrich Fischer	10.	gef.	W	
5. 7.44	Ogfr. Benno Wohlgemuth	12.	verw.	W	
5. 7.44	Lt. Ernst-Wilhelm Reinert		verw.	W	
7. 7.44	Uffz. Walter Schlesinger	11.	verw.	W	
9. 7.44	Uffz. Karl Grote	11.	v.	W	
9. 7.44	Uffz. Burghard Schäfer	15.	verw.	W	
12. 7.44	Hptm. Otto Meyer	Stab IV.	gef.	W	
12. 7.44	Uffz. Gerhard Fischer	15.	gef.	W	
23. 7.44	Uffz. Heinz Mellmann	12.	v.	W	
26. 7.44	Fw. Edmund Wieland	12.	verw.	W	
26. 7.44	Fw. Josef Reseneder	12.	gef.	W	
26. 7.44	Uffz. Franz Schreiner	10.	v.	W	
26. 7.44	Fw. Otto Kienle	14.	verw.	W	
26. 7.44	Uffz. Malik		verw.	W	
27. 7.44	Lt. Hans Hetzler	11.	gef.	W	
1. 8.44	Lt. Ernst Günther	10.	gef.	W	
5.10.44	Ofw. Werner May	14.	verw.	R	
2.11.44	Oblt. Gerhard Stelzmüller	16.	gef.	R	
2.11.44	Lt. Alois Hofmann	Stab IV.	verw.	R	
2.11.44	Lt. Wolf Otto	13.	gef.	R	
2.11.44	Lt. Gerhard Renner	14.	verw.	R	
2.11.44	Ofw. Heinz Floß	14.	gef.	R	
2.11.44	Fw. Werner Wilke	15.	gef.	R	
2.11.44	Fw. Herbert Guth	Stab IV.	v.	R	
2.11.44	FjFw. Rolf Röhrborn	14.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Werner Pleiß	15.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Helmut Barby	16.	gef.	R	
2.11.44	Uffz. Rolf Nest	Stab IV.	gef.	R	
2.11.44	Gefr. Helmuth Willmann	14.	gef.	R	
2.11.44	Oblt. Ernst-George Altnorthoff	13.	verw.	R	
2.11.44	Uffz. Wolfgang Heumann	13.	verw.	R	
2.11.44	Uffz. Bernhard Lademann	14.	verw.	R	
2.11.44	Gefr. Krüger		verw.	R	
19.11.44	Uffz. Bernhard Lademann	14.	gef.	R	
26.11.44	Fhr. Werner Müller	15.	verw.	R	
26.11.44	Fw. Wilhelm Schlich	14.	gef.	R	
26.11.44	Fw. Fritz Czernohaus	16.	gef.	R	
26.11.44	Uffz. Jakob Bäuerle	15.	gef.	R	
27.11.44	Ofw. Fritz Harbrecht	16.	gef.	R	
27.11.44	Uffz. Alfred Reckhenrich	16.	gef.	R	
27.11.44	Fw. Hans Dünn	13.	verw.	R	
27.11.44	Fw. Kurt Gerbig	13.	verw.	R	

28.11.44	Gefr. Günther Bretschneider	16.	v.	R	
29.11.44	Fw. Otto Kienle	14.	verw.	R	
29.11.44	Fhr. Eduard Völkel	14.	v.	R	
5.12.44	Uffz. Anton Liener	14.	verw.	R	
5.12.44	Fw. Rudolf Schiller	15.	gef.	R	
5.12.44	Fhr. Hubert Schleimer	13.	gef.	R	
17.12.44	Fw. Fritz Hopf	14.	gef.	R	
18.12.44	Ofhr. Joachim Komorowski	13.	gef.	R	
23.12.44	Ofw. Heinrich Bartels	15.	gef.	R	
24.12.44	Gefr. Egon Welter	15.	verw.	W	
24.12.44	Uffz. Wolfgang Heumann	13.	verw.	W	
25.12.44	Uffz. Horst Zumsande	15.	v.	W	
25.12.44	Ogfr. Friedrich Herzig	14.	v.	W	
25.12.44	Uffz. Franz Schmitt	15.	verw.	W	
27.12.44	Ofhr. Rolf Brand	15.	v.	W	
27.12.44	Fw. Chrysanth Bürger	13.	verw.	R	
29.12.44	Fw. Robert Patan	13.	gef.	R	
29.12.44	Uffz. Erwin Thormählen	13.	verw.	R	
29.12.44	Fhr. Ferdinand Miebach	13.	gef.	R	
1. 1.45	Hptm. Hanns-Heinz Dudeck	Stab IV.	KG	W	
1. 1.45	Fw. Alfred Mannchen	16.	gef.	W	
1. 1.45	FjUffz. Karl Rehak	13.	gef.	W	
23. 1.45	Uffz. Günther Späthe	14.	gef.	R	
2. 2.45	Fw. Heinz Josten	16.	gef.	R	
11. 2.45	Ofhr. Werner Müller	15.	verw.	R	
11. 2.45	Uffz. Otto Waja	14.	gef.	R	
11. 2.45	Fw. Alfred Kochanek	16.	gef.	R	
22. 2.45	Hptm. Günther Grapp	15.	gef.	R	
22. 2.45	Ofw. Paul Wittke	13.	gef.	R	
22. 2.45	Fhr. Otto Balluf		v.	R	
22. 2.45	Lt. Gerhard Schindler		verw.	R	
22. 2.45	Fw. Günter Tschertner		verw.	R	
24. 2.45	Ofw. Werner May	14.	gef.	R	
25. 2.45	Lt. Rolf Berendt	15.	gef.	R	
25. 2.45	Uffz. Herbert Kronis	15.	gef.	R	
25. 2.45	Fw. Franz Laumeister	15.	v.	R	
25. 2.45	Ogfr. Johann Pichler	14.	v.	R	
2. 3.45	Lt. Horst Nitschke	14.	gef.	R	
2. 3.45	Lt. Manfred Stechbarth	13.	verw.	R	
2. 3.45	Gefr. Robert Sonnet	15.	verw.	R	
2. 3.45	Gefr. Alfred Pölz	14.	gef.	R	
19. 3.45	Fw. Karl Wecke	14.	gef.	R	
19. 3.45	Uffz. Wolfgang Heumann	13.	gef.	R	
19. 3.45	Uffz. Max Rockenstiehl	14.	gef.	R	
19. 3.45	Uffz. Erwin Schrott	14.	gef.	R	
19. 3.45	Oblt. Josef Sohlbach	15.	gef.	R	
19. 3.45	Fw. Josef Lichtenegger	13.	verw.	R	
19. 3.45	Fw. Erich Heinrich	13.	verw.	R	
19. 3.45	Uffz. Friedrich Braun	13.	verw.	R	
19. 3.45	Fw. Otto Kienle	14.	verw.	R	20.3.45 gestorben
19. 3.45	Fw. Winand Ubber	15.	verw.	R	
19. 3.45	Fw. Karl Nothaft	15.	verw.	R	
9. 4.45	Fw. Franz Wellmann		gef.	R	

VERMISSTE DES JG 27 AUS DER BILDLISTE DES ROTEN KREUZES

Geschwaderstab	Gefr. Otto Humboldt	Mai 1943	Afrika
1.- 4. Staffel	Uffz. Heinz Heitmann	Sept. 1940	Westen
	Gefr. Heinz Prell	April 1945	
5.- 8. Staffel	Uffz. Hubert Doberer	April 1945	Prag
	Hgefr. Heinrich Lohmeier	Febr. 1945	Dresden
	Fw. Georg Raith	April 1945	Hamburg
9.-12. Staffel	Ogfr. Bernhard Mairose	März 1945	Prag
	Stgfr. Fritz Plogstics	April 1945	Goslar
	Uffz. Gerhard Scholz	März 1945	Osnabrück
13.-15. Staffel	Uffz. Karl-Heinz Bertulat	April 1945	Berlin
	Fw. Heinz Bogner	April 1945	Braunschweig
	Ofw. Heinz-Wilhelm Cordes	Mai 1945	Potsdam
	Flg. Paul Gehrmann	Jan. 1945	Westen
	Gefr. Walter Höch	März 1945	Berlin
	Stgfr. Hermann Hoffmann	März 1945	Osnabrück
	Ogfr. Oskar Müller	März 1945	Hamburg
	Gefr. Günter Rohde	Jan. 1945	Westen
	Gefr. Alfred Ruschin	Jan. 1945	Siegen

VERLUSTE DER 1. WÜSTENNOTSTAFFEL IN AFRIKA

12.5.1942	Hptm. Heinz Kroseberg	Vom Seeneinsatz nicht zurückgekehrt, vermißt
12.5.1942	Uffz. Büchner	Vom Seeneinsatz nicht zurückgekehrt, vermißt
12.5.-29.5.42	Uffz. Jordan	Vom Feindflug nicht zurückgekehrt, vermutlich gefangen

VERLUSTE BODENPERSONAL

Stab		
Ogfr. Heinrich Schoop	verw.	28. 3.45 Verschüttung Horn/Lippe
Gefr. Herbert Schreiber	verw.	8.10.44 Bomben Bonn-Hangelar
Ogfr. Heinrich Schoop	verw.	8.10.44 Bomben Bonn-Hangelar
Ogfr. K. H. Kunze	verw.	8.10.44 Bomben Bonn-Hangelar
Ogfr. Franz Hampl	verw.	8.10.44 Bomben Bonn-Hangelar
Uffz. Erhard Wendtlandt	†	5. 8.44 Terroristen-Überfall
Uffz. Rolf Walter	†	5. 8.44 bei Blois
Ogfr. Heinrich Fromme	†	31. 8.43 Malaria tropica gestorben
Gefr. Rudolf Burghardt	verw.	2. 7.43 Bomben Lecce
Gefr. Johannes Köchling	v.	2. 3.41 Notlandung Cavalla zurück 27.4.41

LN-Kompanie

Ogfr. Paul Tomczak	†	23. 7.41	ertrunken, Demidow
Ogfr. Karl Lyss	†	29. 7.41	Bomben Demidow
Gefr. Werner Dietrich	verw.	24. 8.41	Spaskaja Polist verungl.
Gefr. Alois Murawski	verw.	26. 6.42	Sidi Barrani, Bomben
Uffz. Robert Berghaus	verw.	26. 8.42	Quotaiyiya, Bomben
Ogfr. Roland Börner	†	24. 9.42	Quotaiyiya, LKW-Unfall
Gefr. Georg Schüssel	v.	4.10.42	Bomben Fuka
Ogfr. Emil Frommholz	†	5.10.42	Bomben Fuka
Uffz. Wilhelm Kellermann	†	13. 7.43	Absturz Tatoi
Funker Hans Reisenbach	†	13. 7.43	Absturz Tatoi
Funker Heinz Schlitz	†	13. 7.43	Absturz Tatoi
Funker Helmut Singewald	†	13. 7.43	Absturz Tatoi
Fw. Emil Schipulowski	†	28. 7.44	Kfz.-Unfall, Bellegarde
Ogfr. Karl Götz	verw.	6. 8.44	Lungenschuß, Neuillé

I. Gruppe

Uffz. Friedrich Schulz	†	9. 4.41	Derna
Ogfr. Antonius Haitenthaler	gef.	18. 4.41	NW El Adem
Uffz. Josef Gantner	†	17. 5.41	gestorben, Ain el Gazala
Gefr. Karl Niedereder	gef.	15. 6.41	Capuzzo
Ogfr. Walter Telieps	verw.	18.10.41	Ain el Gazala
Ogfr. Walter Balkenhol	†	24.10.41	Ain el Gazala
Ogfr. Werner Holtmann	verw.	24.10.41	Ain el Gazala
Gefr. Paul Krell	†	24.10.41	Ain el Gazala
Uffz. August Sondermann	verw.	24.10.41	Ain el Gazala
Uffz. Wilhelm Hense	verw.	8.11.41	Angriff auf Ju 52, Derna
Gefr. August Lutter	verw.	8.11.41	Angriff auf Uflug
Ogfr. Friedrich Voigt	verw.	29. 1.42	Tiefangriff ö. Benina
Gefr. Hermann Bläker	verw.	6. 2.42	Kfz.-Unfall W Toca
Uffz. Werner Kienzle	†	6. 2.42	Kfz.-Unfall W Toca
Ogfr. Horst Wiedemann	verw.	6. 2.42	Kfz.-Unfall W Toca
Ogfr. Wallich Andreä	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Ogfr. Hans Baur	verw.	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Ogfr. Walter Buchholz	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Ogfr. Walter Faulstich	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Ogfr. Adolf Maydt	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Uffz. Kurt Raue	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Gefr. Rudolf Vorac	†	12. 5.42	Lufttransp. N Derna
Gefr. Gerhard Müller	verw.	5. 6.42	Bomben, Martuba
Ogfr. Fritz Kreher	verw.	3. 7.42	Bomben, Mumin Busak
Ogfr. Heinrich Zurmühlen	gef.	3. 7.42	in englische Minensperre geraten
Ogfr. Heinrich Teuber	†	8. 8.42	Bomben, Quotaiyiya
Uffz. Werner Baum	†	11. 9.42	ertrunken Baden Quotaiyiya
Uffz. Adolf Kirsch	verw.	9.10.42	Bomben, Turbiya
Ogfr. Bruno May	verw.	31.10.42	Bomben, Abu Harun
Gefr. Paul Schmitt	verw.	6.11.42	Bomben W Marsa Matruk
Ogfr. Erich Neuckel II. Gr.	†	11.11.42	Kfz.-Unfall
Uffz. Kurt Mohr	†	1. 2.43	Flugzeugunfall, Phaleron
Uffz. Erich Pagels	†	1. 2.43	Flugzeugunfall, Phaleron
Ogfr. Josef Reuter	verw.	15. 5.43	Bomben, Poix

Ogfr. Klemens Kämpchen	verw.	15. 5.43	Bomben, Poix
Ogfr. Josef Roy	verw.	22. 8.43	Unfall, Markersdorf
Fw. Erich Neubarth	verw.	30. 5.44	Bomben, Fels a. Wagram
Ogfr. Georg Jüngling	†	29. 7.44	Tiefangriff, St. Herblou
Uffz. Gustav Holderle ?	gef.	4. 8.44	bei Erkundung
Fw. Heinz Krüger ?	gef.	4. 8.44	bei Erkundung
Uffz. Herbert Just	†	13. 3.45	Bomben, Rheine
Ogfr. Georg Schoske	†	13. 3.45	Bomben, Rheine
Stgfr. Alwin Uphoff	† ?	15. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Ogfr. Albert Bernauer	†	18. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Gefr. Josef Kopyto	verw.	18. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Ogfr. Alfons Leppich	†	18. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Stgfr. Walter Röthig	†	18. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Ogfr. Joachim Urbanek	verw.	18. 3.45	Minenexplosion, Rheine
Uffz. Friedrich Braun	verw.	24. 3.45	Tiefflieger
Uffz. Paul Düwel	†	24. 3.45	Tiefflieger
Stabsintendant Erich Kruse	†	24. 3.45	Tiefflieger

II. Gruppe

Flieger Robert Hackenschmidt	†	6. 7.40	Unfall, Crepon
Gefr. Georg Buch	†	6. 8.40	Kfz.-Unfall, Ver sur Mer
Hptm. Lorenz Spickermann	†	29. 6.41	Bomben, Wilna-Süd
Gefr. Reinhard Wenzel	†	29. 6.41	Bomben, Wilna-Süd
Uffz. Johann Götz	†	10. 7.42	Bomben, Quotaiyiya
Gefr. Hans-Arnold Glaser	†	10. 7.42	Bomben, Quotaiyiya
Gefr. Wilhelm Kessler	†	10. 7.42	Bomben, Quotaiyiya
Ogfr. Heinz Nehr	†	24.10.42	Bomben, Quotaiyiya
Gefr. Wilhelm Hilmer	gef.	5.11.42	Quasaba
Uffz. Bruno Timaeus	gef.	5.11.42	Quasaba
Ogfr. Walter Miedeck	v.	11.11.42	Gegend Tobruk
Gefr. Fredi Schmieglitz	gef.	11.11.42	Gegend Tobruk
Ogfr. Georg Fuchs	†	5. 4.43	Bomben, Trapani
Ogfr. Georg Holzhammer	†	2. 7.43	Bomben, Lecce
Ogfr. Heinz Kuke	†	2. 7.43	Bomben, Lecce
Ogfr. Heinz Leuchner	verw.	2. 7.43	Bomben, Lecce
Ogfr. K. H. Weber	verw.	2. 7.43	Bomben, Lecce
Ogfr. Gerhard Möhlendiek	verw.	12. 5.44	Tiefangriff, Merzhausen
Uffz. Hermann Hartmann	verw.	19. 7.44	Unfall bei Start, Fels/Wag.

III. Gruppe

Fw. Günther Rollka	†	29. 7.41	Bomben, Demidow
Gefr. Stephan Vagaes	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
Gefr. Kurt Blume	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
	†	2. 8.41	
Ogfr. Erich Abt	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
Ogfr. Georg Feuge	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
Gefr. Andreas Meyer	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
Ogfr. Wilhelm Wingartz	verw.	29. 7.41	Bomben, Demidow
Ogfr. Erwin Stoyke	verw.	24. 8.41	Tiefangriff, Nowgorod-Tschud.
Gefr. Helmuth Antweiler	verw.	23. 9.41	Überfall, Usaki
Ogfr. Fritz Hoffmann	†	23. 9.41	Überfall, Usaki

Uffz. Mathias Schreiber	verw.	23. 9.41	Bomben, Ljuban
Uffz. Alfred Becker	†	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Walter Dittkowski	†	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Alfred Feddrau	verw.	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Uffz. Erich Fromm	†	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Fritz Koch	verw.	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Willi Koslowski	†	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Josef Loogen	verw.	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Ogfr. Arthur Richter	†	9.12.41	Kfz.-Unfall
Ogfr. Walter Rzepka	verw.	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Uffz. Emil Schaaf	†	9.12.41	Ju 52, Tmimi
Uffz. Josef Fietz	verw.	25. 3.42	Bomben, Martuba
Fw. Wilhelm Moselewski	†	2. 4.42	Absturz Me 108, Bari
Lt. Hans Heusinger	verw.	18. 6.42	Bomben, Gazala
Ogfr. Ludwig Knecht	verw.	2. 7.42	Tiefangriff, Fuka
	†	30. 7.42	
Ogfr. Emil Hohloch	†	12. 7.42	Motorradunfall
Uffz. Walter Borchert	†	9.10.42	Ruhr, verstorben
Ogfr. Josef Wachter	†	9.10.42	Tiefangriff, Bir el Abd
Uffz. Karl Erbrecht	†	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Fw. Willi Kinder	verw.	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Uffz. August Schröder	†	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Uffz. Siegfried Seidler	†	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Uffz. Franz Thürmer	†	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Ogfr. Heinz Zingrefe	verw.	4.11.42	Bomben, W Quotaifiya
Ogfr. Heinz Franz	KG	5.11.42	Turbiya
Hptm. Eduard Hofeditz	KG	5.11.42	Turbiya
Reg.-Insp. Fritz Koslowski	KG	5.11.42	Turbiya
Ogfr. Wilhelm Pannasch	KG	5.11.42	Turbiya
Ogfr. Josef Stankewitz	KG	5.11.42	Turbiya
Flieger Johann Graf	gef.	7.11.42	Sollum-Paß
Flieger Josef Rost	v.	11.11.42	Tiefangriff, Gambut
	zur.	26.11.42	
Ogfr. Eduard Domagalski	verw.	16.11.42	Tiefangriff, Agedabia
Ogfr. Hans Rieck	verw.	16.11.42	Tiefangriff, Agedabia
Uffz. Heinrich Schreuers	verw.	16.11.42	Tiefangriff, Agedabia
Gefr. Gerd Mettin	v.	24.11.42	Uflug, Tripolis
Ogfr. Franz Kochems	†	1. 2.43	Flugunfall, Phaleron
Ogfr. Willy Richter	†	1. 2.43	Flugunfall, Phaleron
Uffz. Gerhard Schwerin	†	1. 2.43	Flugunfall, Phaleron
Ogfr. Josef Rogg	†	23. 3.43	Freitod, Kastelli
Gefr. Manfred Kleinert	†	17.11.43	Bomben, Kalamaki
Gefr. Otto Böhm	†	5.12.43	Kfz.-Unfall, Tatoi
Ogfr. Josef Smieskol	†	14.12.43	Bomben, Glyfada
Ogfr. Leonhard Odamer	†	22.12.43	Kfz.-Unfall, Kalamaki
Gefr. Oswald Kunz	verw.	23.12.43	Unfall, Kalamaki
Gefr. Kurt Poggemann	†	2. 4.44	Kfz.-Unfall, Mesgraja/Serb.
Uffz. Otto Minuth	†	20. 4.44	Herzschlag, Börgönd
Hfw. Werner Falck	†	28. 7.44	Kfz.-Unfall, Bellegarde
Ogfr. Jubert Kuhlich	verw.	28. 7.44	Kfz.-Unfall, Bellegarde
Stgfr. August Gevecke	v.	18. 8.44	Sezanne-Esternay
Flieger Bernhard van Geul	verw.	20. 8.44	Soissons-Reims
Ogfr. Franz Haasen	(v.)	22. 8.44	Montcornet, zurück

Ogfr. Helmut Heidenstecker	(v.)	25. 8.44	Nanteuil, zurück
Ogfr. Werner Krauß	(v.)	25. 8.44	Nanteuil, zurück
Ogfr. August Kuez	(v.)	25. 8.44	Nanteuil, zurück
Gefr. Josef Bell	v.	28. 8.44	Montcornet, zurück
Gefr. Oskar Birkner	(v.)	28. 8.44	Montcornet, zurück
Gefr. Kurt Pauli	(v.)	28. 8.44	Montcornet, zurück
Ogfr. Karl Friedr. Schmuhl	v.	28. 8.44	Montcornet, zurück
Ogfr. Heinz Sonnenschein	(v.)	28. 8.44	Montcornet, zurück
Ofw. Werner Behrendt	†	29. 8.44	Orsmaal, Tiefangriff
Uffz. Hans Homann	†	29. 8.44	Orsmaal, Tiefangriff
Ogfr. Erwin Siedenstein	†	29. 8.44	Orsmaal, Tiefangriff
Stgfr. August Gavecke	v.	9.44	???
Ogfr. Walter Gipp	†	3. 9.44	Unfall, Karabiner
Gefr. Josef Hahn	†	3. 9.44	Unfall, Karabiner
Hfw. Franz Stanulla	†	16. 2.45	Unfall, Frühkrepierer

IV. Gruppe

Gefr. Herbert Renzhof	gef.	5.43	Tunis ?
Ogfr. Max Müller	?	23. 5.43	Abgang durch Unfall, Malemes
Ogfr. Albert Brozi	verw.	27. 6.43	Bomben, Kalamaki
Ogfr. Heinz Bolz	verw.	27. 6.43	Bomben, Kalamaki
Ogfr. Heinz Jünke	verw.	27. 6.43	Bomben, Kalamaki
Uffz. Artur Ruckert	verw.	27. 6.43	Bomben, Kalamaki
Ogfr. Bruno Schäfer	†	9. 7.43	Bomben, Malemes
Ofw. Walter Hartung	verw.	13. 7.43	Tanxexplosion, Malemes
Uffz. Joachim Freitag	verw.	21. 9.43	Bomben, Kalamaki
Gefr. Willi Welker	v.	18.10.43	Schiff „Sinfra“
Ogfr. Friedrich Balde	verw.	28.10.43	Pistole, Unfall Gylfada
Ogfr. Rudolf Dück	verw.	15.11.43	Minenexplosion, Gylfada
Uffz. Rudolf Krüger	verw.	14. 1.44	Bomben, Mostar
Gefr. Johann Piecha	verw.	14. 1.44	Bomben, Mostar
Ogfr. Herbert Reichel	†	25. 4.44	Flakgranate, Graz
Ogfr. Lothar Schwider	verw.	27. 4.44	Unfall beim Justieren
Uffz. Walter Hillebrand	†	6. 7.44	von Posten erschossen
Uffz. Franz Rieder	verw.	27. 8.44	Ö Jarmy
	†	4.10.44	an Verw. gestorben
Ogfr. Josef Hanna	verw.	10.12.44	Unfall
Ogfr. Paul Conrady	†	21. 3.45	Bomben, Achmer
Helferin Lucie Sernow	†	21. 3.45	Bomben, Achmer

Auch diese Bücher werden Sie begeistern:

Ring/Shores Luftkampf zwischen Sand und Sonne

Die packende Chronik des Luftkrieges über Nordafrika 1940 – 1942. Eine in dieser Form einmalige, bis in das minutiöse Detail gehende Dokumentation. Es ist alles da: Namen, Tatsachen, Zahlen, Daten – aufgereiht von Stunde zu Stunde, von Tag zu Tag. Ein grandioses Mosaik.

472 Seiten, 235 Abb., 3 Karten,
Leinen, DM 28,-

Tolliver/Constable Holt Hartmann vom Himmel!

Die Geschichte des erfolgreichsten Jagdfliegers der Welt. Hier wird ein Stück soldatischer Zeitgeschichte am Beispiel eines einzelnen dokumentiert, der in allen Situationen seines Schicksalsweges jenseits aller Opportunität die persönliche Integrität und den Mut behielt, die Dinge beim Namen zu nennen.

342 Seiten, 74 Abbildungen, Leinen,
ausführlicher Anhang, DM 25,-

Schlephake Wie die Luftwaffe wirk- lich entstand

Der Aufbau zwischen den Weltkriegen. Ist die Luftwaffe damals tatsächlich aus dem Boden gestampft worden, aus dem Nichts entstanden oder ging diesem „Phänomen“ nicht doch ein langer kontinuierlicher Entwicklungsprozeß voraus?

240 Seiten, 220 Abbildungen,
Leinen, DM 26,-

Stahl Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara In meinem Fall: Ju 88

Eine neue Dokumentation – ein bisher unveröffentlichtes Tagebuch – zeigt den Einsatz eines Kampffliegers mit seiner Ju 88 während des zweiten Weltkrieges.

360 Seiten, 81 Abbildungen,
Leinen, DM 28,-

Selbstverständlich
aus dem
**MOTORBUCH-
VERLAG**
D-7000 Stuttgart 1
Postfach 1370

**Motor
buch
Verlag**

Im Mittelpunkt:

Die Luft und Raumfahrt...

Die große deutsche
Fachzeitschrift für
Luft- und Raumfahrt

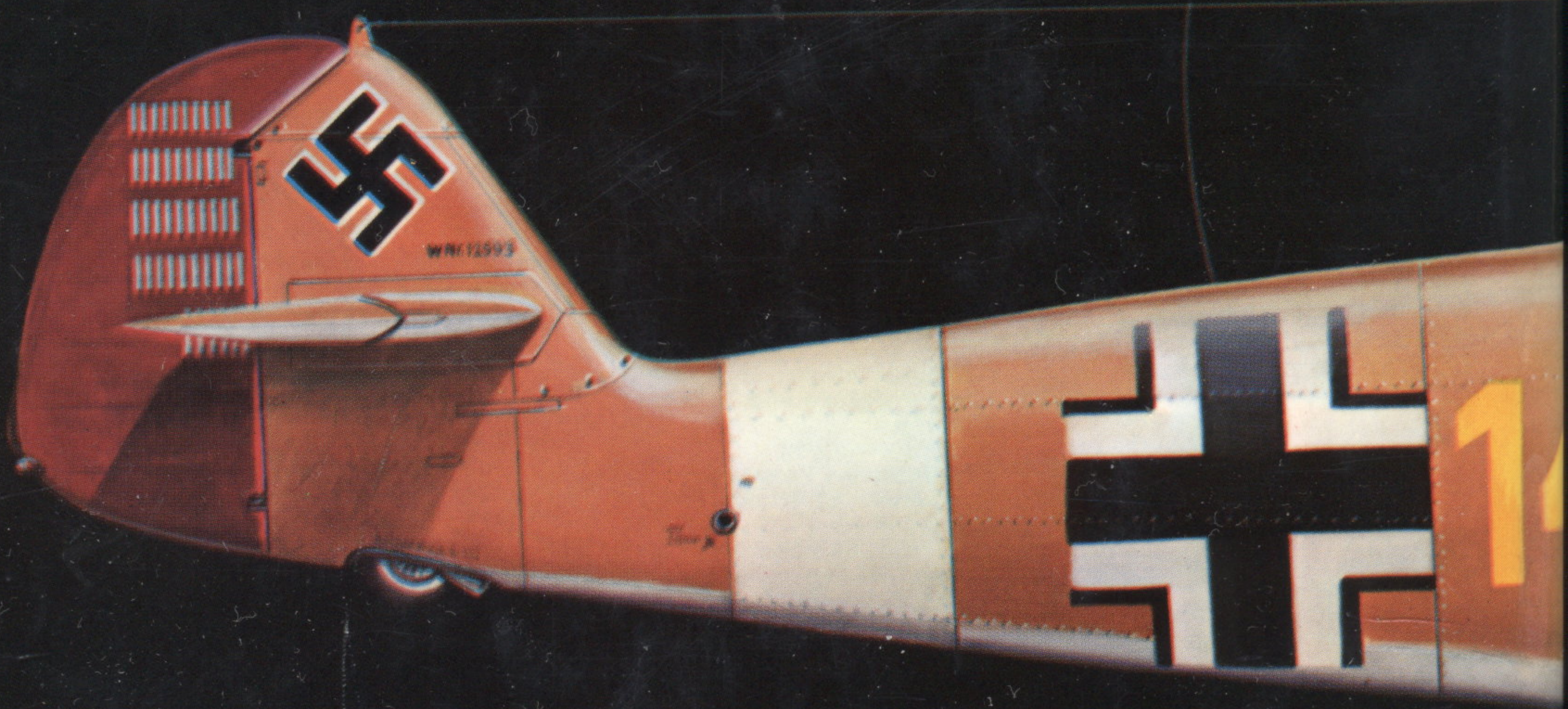
FLUG REVUE
flugwelt

... Luft- und Raumfahrt setzen ständig neue Maßstäbe unserer Zeit. Sie schufen nicht nur die technischen Voraussetzungen, Weltmeere in Stunden zu überbrücken und die Kontinente einander näher zu bringen, sie ermöglichen es dem Menschen auch erstmals in der Geschichte in den Weltraum vorzudringen.

Wohl in keinem anderen technischen Bereich schreitet die Entwicklung schneller voran als in der Luft- und Raumfahrt. FLUG REVUE + flugwelt international bietet Ihnen die Gelegenheit, an dieser rasanten Entwicklung teilzunehmen. FLUG REVUE + flugwelt international – jeden Monat neu bei Ihrem Zeitschriftenhändler. Preis DM 3,-

Vereinigte Motor-
Verlage, GmbH & Co. KG
7 Stuttgart 1
Postfach 1042

In den ersten Jahren des Krieges verging fast kein Tag, an dem die schnittigen Messerschmitt Me 109 des Jagdgeschwaders 27 nicht wackelnd über ihre Liegeplätze donnerten, neue Luftsiege anzeigend über Franzosen, Briten und Russen. Das Jagdgeschwader 27 gehört zu den wenigen Jagdverbänden, die an allen Fronten des Luftkrieges kämpften. Deshalb ist seine Chronik



zugleich ein Spiegelbild des Aufstiegs und Untergangs der deutschen Luftwaffe, vom übermütigen Rausch der Anfangserfolge bis zur Vernichtung in der Materialschlacht am Himmel über Deutschland.

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART